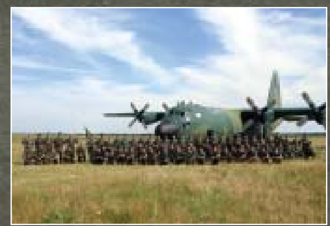


Publicación del Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica Edición 2006



La F.A.U. desplegada al máxi-mo

Cimarrón 2006



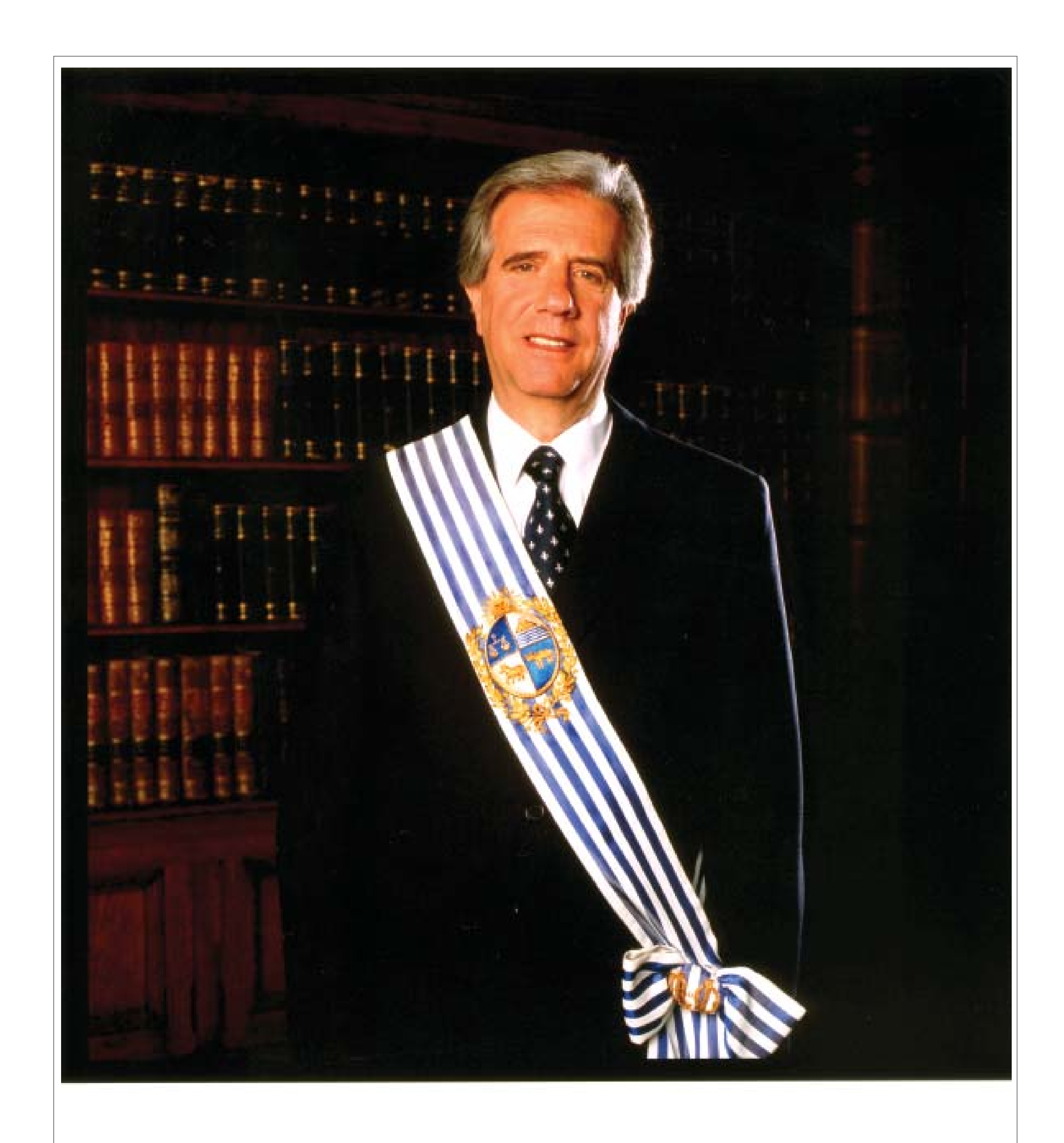


Editorial

“Alas”, nuestra manera de comunicarnos; nuestra manera de mostrarle al mundo nuestro mundo... nuestra vida... nuestra lucha, del día a día para lograr nuestros sueños.

Este año como todos los años ponemos en sus manos un nuevo ejemplar de nuestra “Revista Alas”, fruto del esfuerzo y la dedicación. Deseando superar nuestros logros anteriores y esperando que el producto de este nuevo ejemplar, que refleja nuestras vivencias, alimenta nuestro espíritu aeronáutico y demuestra el digno valor de nuestra Institución, sea de su interés. Agradecidos con aquellos que colaboraron para que nuestro anhelo de que ésta Revista llegue a sus manos sea una realidad.

- Consejo Editor -



Dr. Tabaré Vázquez
Presidente de la República Oriental del Uruguay

Presidente de la República Oriental del Uruguay

Si se expresara la evolución de la Tierra en un día, la aparición del ser humano y lo que llamamos la historia de la humanidad abarcarían apenas los últimos 40 segundos de esas 24 horas.

Puede decirse, entonces, que como especie recién llegamos al mundo. Sin embargo, desde hace ya mucho tiempo deseamos remontarnos de él, verlo desde el espacio y llegar a otros planetas.

Prueba de tal impulso son, entre otras, la leyenda de Icaro en la Antigua Grecia y los estudios y diseños aeronáuticos de Leonardo da Vinci a principios del siglo XVI.

En esta historia de la aviación pautada por la capacidad humana de trabajar para realizar lo que desea, las alas han sido una presencia fundamental y permamente.

"Alas" es, precisamente, el nombre de esta publicación de la Escuela Militar de Aeronáutica que da cuenta de la labor de dicha institución así como del compromiso de sus docentes, alumnos y funcionarios.

Es para mí muy grato prologar este número de una revista cuyo cometido es coadyuvar a la formación no solamente de aviadores militares sino también –y fundamentalmente- de ciudadanos uruguayos.

Dr. Tabaré Vázquez.





Publicación del Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica

Supervisor Editorial
Cap. (Av.) David Miguelez

Diseñador Gráfico
Carlos Bolsi Gavagnin

Comisión Administradora

Presidente
May. (Av.) Alvaro Gestido

Secretario
Cap. (Av.) David Miguelez

Pro-Secretario
Tte. 1º (Av.) Carlos Ballesté

Tesorera
Tte. 2º (Av.) Natalí Bonifacino

Consejo Editor.

Presidenta
Cbo. Hria. (Nav.) Silvia Caravia

Vicepresidenta
Cbo. Hria. (Nav.) Roxana Pérez

Tesorero
Cad. 2º Gonzalo Lima

Redactora
Cbo. Hria. (Nav.) Roxana Pérez

Secretario
Cad. 2º Diego Medeiros

Sección Compaginación y Diagramación
Sgto. Hrio. (Av.) Jonathan Martínez
Cad. 2º Diego Medeiros
Cad. 2º Martín Foti
Cad. 1º Germán Soboredo

Encargada Publicidad
Cbo. Hria. (Nav.) Silvia Caravia

Sección Publicidad
Cad. 2º Gonzalo Lima
Cad. 1º Federico Bolognin
Cad. 1º Germán Soboredo
Asp. Matías Lauber

Encargada Artículos
Cbo. Hria. (Nav.) Roxana Pérez

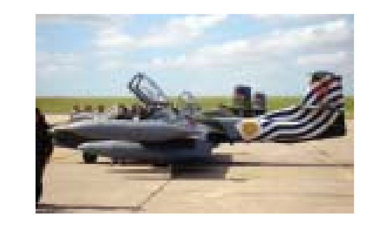
Sección Artículos
Cad. 2º Diego Medeiros
Cad. 1º Luis Pereyra
Asp. Noelia Carnales
Asp. José Poncet

Contacto:
revista-alas@adinet.com.uy
www.ema.edu.uy

Diciembre de 2006

Sumario

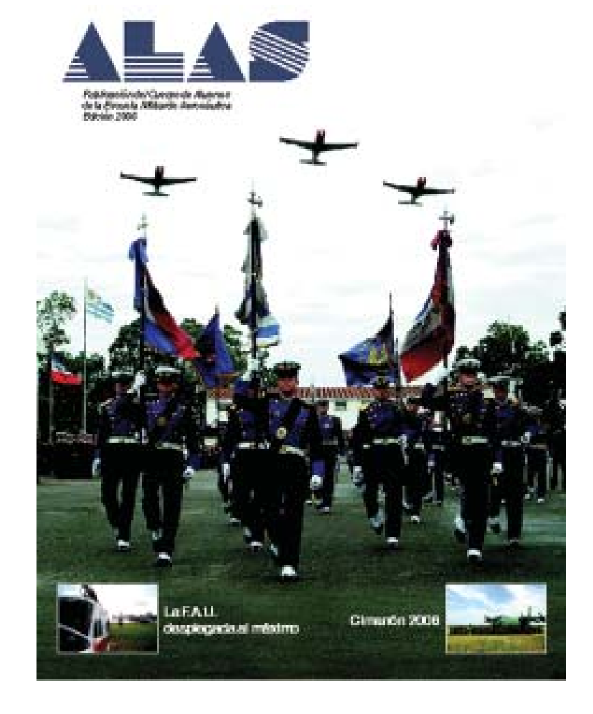








Nuestra portada



Desfile aéreo y terrestre en nuestra Plaza de Armas

Foto: Sr. Héctor Testoni

Agradecimientos Especiales

DINACIA
INDRA Sistemas S.A.
S.S.R.A.
Sres. Héctor Testoni y Milton Paredes
Sr. Carlos Bolsi

Nómina de Señores Profesores e Instructores del Instituto

Tte.Cnel. (Av.) Jorge Alvarez	Normativa Aeronáutica
Tte.Cnel. (Av.) Henry Fumero	Aerodinámica II
Tte.Cnel. (Ef.) (R) Adhemar De Los Santos	Maestro de Esgrima
May. (Met.) Luis Capezzolo	Meteorología II
May. (A.A.) Osvaldo Greising	Informática II
May. (A.A.) José Franco	Estadística
May. (Met.) Jorge Zarauz	Informática
May. (Av.) Álvaro Loureiro	Int. a las Organizaciones
May. (Av.) José Palermo	Derecho Humanos
May. (Av.) Pedro Bielenberg	Inspector De Vuelo
May. (Av.) Leonardo Cortes	Vuelo Por Instrumentos
May. (Av.) Waldemar Radío	Aerodinámica II
May. (Nav.) Wilson Munch	Meteorología I
May. (Nav.) Fernando De León	Contabilidad De Costos
May. (Nav.) (R) Álvaro Paolino	Derecho Internacional Humanitario
May. (Mant.) (R). José Pinto	Inglés IV
Cap. (Av.) Marcelo Arocha	Instructor simulador avanzado
Cap. (Av.) Marcelo Cavalero	Sistema de Armas
Cap. (Av.) David Miguelez	Normativa Militar IV Inst. Vuelo Primario
Cap. (Av.) Javier Sastre	Normativa Aeronáutica II - Inst. de Vuelo Básico - Emergencias T-260
Cap. (Av.) Marcelo Poggio	Introducción a la Contabilidad
Cap. (St.) Andrés González	Inst. Básica Militar de Combate
Cap. (Av.) Guillermo Yoseffi	Aerodinámica I - Inst. de Vuelo Básico
Cap. (S.A) Joaquin Suárez	Fisiología de Vuelo
Cap. (Av.) Miguel Russo	Seguridad de Vuelo Inst. de Vuelo Básico
Cap. (Av.) Ramón Román	Inst. Vuelo Básico / Educación Física
Cap. (Av.) Gustavo Carbon	Economía Descriptiva
Cap. (Av.) Wiston Silveira	Mecánica y Sistemas - Inst. de Vuelo Primario - Mecánica T-260
Cap. (Av.) Roberto Pérez	Ins. de Vuelo Primario
Cap. (Av.) Robert Gutiérrez	Inst. de Vuelo - Proced. T-260
Cap. (Av.) Fernando Arrieta	Informática I
Cap. (Nav.) (R) Carlos Fleitas	Economía
Tte. 1ro. (Av.) Immer Borba	Instructor de Vuelo Primario
Tte. 1ro. (Av.) Pablo Fernández	Instructor de Vuelo Básico
Tte. 1ro. (Av.) Miguel Olivera	Instructor de Vuelo Básico
Tte. 1ro. (Nav.) Fernando La Paz	Navegación Aérea
Tte. 1ro. (Nav.) Julio Maldonado	Instructor de Esgrima
Tte. 1ro. (Av.) Gerardo Cena	Normativa Militar I / Instructor de Vuelo Básico
Tte. 1ro. (Av.) Carlos Ballesté	Instructor de Vuelo Básico
Tte. 1ro. (Av.) Héctor Casella	Instructor de Vuelo Básico
Tte. 1ro. (Nav.) Paulo Bique	Inst. Básica Militar de Combate
Tte. 1ro. (Av.) Juan Maruri	Taller Historia de la Aviación
Tte. 2do. (Av.) Maximiliano García	Instructor de Vuelo Básico
Tte. 2do. (Av.) José Álvarez	Normativa Militar III / Inst. de Vuelo Básico
Tte. 2do. (Av.) Natalí Bonifacino	Normativa Militar II
Cbo. 1a. (Adm.) Fernando Lezcano	Administración General
Sdo. 1a. (M.D.N.) Miriam Dávila	Educación Física
Prof. Juan Barla	Fraseología Aeronáutica
Prof. Alejandro de Fuentes	Derecho Aeronáutico
Prof. Luis Hermida	Astronáutica
Prof. Emilia Albistur	Inglés I
Prof. Maria Perdomo	Inglés II
Prof. Maria Dieste	Inglés III
Prof. Nubia Cuzzi	Administración de Personal
Prof. Flavio Della Cella	Maestro de Esgrima
Prof. Walter Álvarez	Matemática
Prof. Eduardo Lacues	Matemática
Prof. Carmen Espinosa	Sociología
Prof. Olga Ferrari	T.E.O.E.
Prof. Carlos Froster	Metodología de la Investigación
Prof. Mónica Gómez	Filosofía / C.R.M.
Prof. Alberto Márquez	Historia
Prof. Juan Martínez	Literatura / Comunicación Social
Prof. Verónica Morales	Derecho Civil
Prof. Enzo Palo	Informática II
Prof. Carolina Cobo	Química / Física
Prof. Nilda Payseé	Metodología de la Investigación
Prof. Gimena Rando	Organización y Métodos Administrativos
Prof. Mary Cardozo	Bibliotecóloga
Prof. Angelica Portillo	Bibliotecóloga
Prof. Javier Cánepa	Educación Física
Prof. Heber Outeiro	Educación Física
Prof. Marcelo Pastorino	Educación Física
Prof. Roberto Etchartea	Educación Física
Prof. Walter Contreres	Educación Física
Prof. Ramón Resquin	Educación Física



Cuadro de Señores Oficiales del Instituto

Sentados de izq. a der.:
May. (Av.) Alvaro Gestido, Tte. Cnel. (Av.) Henry Fumero, Cnel. (Av.) José Lupinacci, Tte. Cnel. (Av.) Carlos Amado, May. (Av.) Pedro Bielenberg.

Parados 1º Fila de izq. a der.:
Tte.1º (Av.) Pablo Fernández, Tte.2º (Av.) Maximiliano García, Cap. (Av.) Ramón Román, Cap. (Av.) David Miguelez, Cap. (Av.) Guillermo Yoseffi, Cap. (Av.) Gregorio de los Santos, Cap. (Av.) Miguel Russo, Cap. (Av.) Robert Gutiérrez, Tte.1º (Av.) Gerardo Cena, Tte. 2º (Av.) José Álvarez.

Parados 2º Fila de izq. a der.:
Tte.2ª (Av.) Natalí Bonifacino, Tte.2º (Av.) Fransisco Galván, Cap.(Av.) Roberto Pérez, Cap. (Av.) Wiston Silveira, Tte.1º (Av.) Immer Borba, Tte. 1º (Av.) Héctor Casella, Tte.1º (Av.) Carlos Ballesté.

Ausentes:
Cap. (Av.) Javier Sastre, Tte.1º (Av.) Miguel Olivera.



De izq. a der.:
Sdo. (SG) Andrea De Los Santos, Cap. (O) Livia Mombert, Tte. 2º (Med)Susana Dalmás, Tte. 1º (O) Ana Castellanos, Cap. (O) Mabel Martínez, Tte. 1º (TP) Leonardo Sommaruga, Cap. (Med.) Fernando Rodríguez.

Ausentes:
Cap. (Med). Fernando García Píriz, Alf. (TP) Eduardo Murara, Alf. (TP) Patricia Estrada, Cbo. 2ª (Adm.) Sandra Arriola, Lic. Enrique Muñoz.

Un día para no olvidar

Asp. Héctor Ferrer

Son las nueve y veinte de la mañana del viernes, mi cabeza todavía no logra escapar de la guardia. lo único que anhelo en este momento es que llegue la hora de acostarme esta noche.
En eso llega el recreo y en los pasillos la distensión se hace presente, donde los temas son variados, desde lo que hicimos el fin de semana pasado, lo que vamos a hacer el próximo, pasando por las sanciones que hemos tenido en la semana.
Ya en la clase, un compañero que llega nos dice a mi y a otro que un Cadete de Tercer Año nos estaba buscando. Justo en ese momento entra al salón el profesor de matemáticas y da comienzo a la clase.
Solo un pensamiento cruzó por mi cabeza durante los cuarenta minutos de clase, que habría hecho para que un Clase me estuviera buscando, quizás mi fin de semana corría peligro.
Luego de finalizada la clase llega la hora de la verdad, debía buscar al Clase que me buscaba para responder mi incógnita.
Una vez en la biblioteca y con el Clase frente a nuestros ojos, surge una voz de otro que me pregunta, "¿Aspirante ya ha volado?", a lo que respondo con un enérgico "no, mi Cabo!!".
Luego de esto el Clase me dice las palabras que hicieron eco en mi cabeza, " a la una y media lo quiero en Operaciones"... el lugar sagrado y lejano para cualquier Aspirante, al que logra llegar luego de años de esfuerzo y como decimos nosotros, "con sangre, sudor y lágrimas".
Después de escuchar tal noticia no sabia como expresar mi felicidad, ya que nunca había volado y además contaba con la posibilidad de disfrutarlo junto a otro compañero.
Las preguntas en mi cabeza se multiplicaban, "¿Cómo será volar?, ¿En qué vamos a volar?, ¿A dónde iremos?".
Así fue pasando aquella eterna mañana, hasta que llegó la hora de pasar a comer y comunicar al resto de los Clases lo que haría.
El almuerzo duró unos minutos debido a mi ansiedad y a que debíamos estar temprano en Operaciones.
A la hora marcada nos hicimos presente en Operaciones, donde el Cadete de Pista nos recibe con una pregunta que nunca creí escuchar en mi primer año: "¿aspirantes, a que hora vuelan?".
Luego de responderle y poder dejar que nuestra imaginación volara, una nueva pregunta nos vuelve a la realidad, "¿trajeron bolsas?" (para vomitar); por lo cual un sentimiento muy usual en los Aspirantes, que se caracteriza por la falta de aire y un frío que recorre el cuerpo, denominado "asfixia" se adueñó de nosotros. Y el Cadete de Pista comenzó: "para estar de vuelta 10, 9, 8...".
Y en ese momento comienza una carrera de vida o muerte por una bolsa.
Al regresar a Operaciones tomamos asiento en un sillón y nuestros ojos se desorbitaron mirando para todos lados. Es un lugar inexplorado por los Aspirantes y donde hay un gran tránsito de personas que suben y bajan de los aviones.
Luego de una hora, se escucha el venir de un UH-1H IROQUOIS, luego nuestros rostros tomaron una gran sonrisa y los Clases nos dicen que nos apuremos para abordar el helicóptero.
Luego de abordar siento que mi corazón comienza a latir más rápido y es en ese momento que nos miramos con mi compañero y sonreímos, y enseguida nuestras miradas vuelven a admirar todo lo que pasa a nuestro alrededor.
Luego al llegar al JAGÜEL dejamos a tres integrantes de la guardia y a nuestro regreso pudimos apreciar de forma más tranquila el viaje. Prestamos atención a todo lo que pasa, a todo lo que sucedía y a todo lo que hacen los pilotos, para ir aprendiendo de toda su experiencia.
Al regresar a la Escuela y aterrizar le dimos las gracias a los dos pilotos que ayudaron a cumplir un sueño que nos parecía imposible.
Al llegar a Operaciones nos esperaba el Cadete de Pista que al ver nuestras sonrisas nos felicitó y junto a él vemos que el UH-1H se va perdiendo en el horizonte quedando una sensación de haber cumplido nuestro sueño.

En estas primeras páginas verán reflejadas las diferentes actividades aeronáuticas llevadas a cabo por el Cuerpo de Alumnos y lo que éstas significaron para cada uno de ellos.



El incentivo que necesitábamos

Cad. 1º Marcelo Febles

Como ya sabrán en esta Escuela para comenzar a volar debemos esperar tres largos años, en los cuales hay muchos obstáculos que superar muchas metas que alcanzar, y una gran cantidad de conocimientos a adquirir.
Todas estas cosas están enfocadas para alcanzar un solo objetivo: la preparación Física y Psicológica para desenvolvernos de la mejor forma posible en nuestro pequeño sueño... “VOLAR” y convertirnos en Señores Oficiales de la Fuerza Aérea.
La mayoría de nosotros en algún momento llegó a pensar que pilotear un avión era casi una utopía lo cual hizo que por diversos motivos muchos estuvieramos a punto de abandonarlo todo; aunque siempre aparce un sentimiento que es el que hace que pase lo que pase nos nos rindámos nunca. Eso es lo que nosotros llamámos "Espíritu de Vuelo”.
Y este, por gracioso que parezca funciona de la misma manera que una simple planta... a la que hay que cultivarla, regarla día a día y permitirle que vea la luz para que crezca y sea fuerte desde la raíz hasta la punta de su última hoja; para que de esa forma pueda soportar cualquier tipo de tormenta, frío o viento, las cuales son cosas imposible de evadir, y el Cadete funciona de la misma manera, cuanto más cerca esta de su ambiente más fuerte se siente y este espíritu se eleva hasta lo más alto...
Es por eso que decidí escribir este artículo. Este año nos dieron la oprtunidad de formar parte de algunas tripulaciones de VUELO y ver un pequeño panorama de los que nos espera en el futuro, y este es el mejor incentivo que un Cadete de la Escuela Militar de Aeronáutica puede tener...
La selección para disfrutar de estos vuelos se realizó teniendo en cuenta nuestro desempeño como Cabelleros Cadetes y Jóvenes Aspirantes, y todos los vuelos fueron realizados en aeronaves de la Fuerza Aérea desde los T-260 Aermacchi (Aviones de Entrenamiento utilizados por la E.M.A), UB-58 Baron (también perteneciente a la E.M.A), C-206 (perteneciente al Escuadrón Nº 7), y el helicóptero UH-1H (perteneciente al Grupo Nº 5) lo cual hace que se genere también un sentimiento de pertenencia aún mayor.
En lo personal fue lo mejor que me ha pasado en mi corta vida como miembro de la Fuerza Aérea, siendo éste el impulso que necesitaba para reafirmar el sentido de mi VOCACIÓN.
Las sensaciones experimentadas durante el vuelo son imposibles de describir, y las únicas palabras que se me ocurren evocar pertenecen a una frase que desde Jóven Aspirante he leído con admiración *“FELICES AQUELLOS QUE AUNQUE SOLO UNA VEZ HAN VOLADO, PARA VER DESDE LO ALTO LA INMENSIDAD DEL ESPACIO Y LA PEQUEÑEZ DE LA TIERRA. SENTIR QUE SE ES NADA Y EN ESA PURIFICACIÓN ESPIRITUAL SENTIR QUE SE ESTÁ MAS LEJOS LA MALDAD DEL HOMBRE Y MAS CERCA DE LA BONDAD DE DIOS”*
Y así fue que mi espíritu de vuelo aferró definitivamente sus raíces a la tierra dispuesto a enfrentar cualquier obstáculo y con la punta de sus ramas por primera vez tocando el cielo.



“El volar es una meta lejana, pero no inalcanzable”

Asp. Carlos García Martínez

“El vuelo es un sentimiento inexplicable que solo los dichosos del aire pueden experimentar.”

Asp. Nicolás Fagúndez

“Para poder volar se necesita, tener en el interior un motor que pide mucha velocidad”.

Asp. Marcelo Lameiro

"Hay quienes dicen que volar es tocar el cielo con las manos; yo creo que es más que eso... volar es estar en el cielo, en cuerpo y alma."

Asp. Jeny Caraballo

“No hay frontera que supere el poder aéreo”

Asp. Pablo Didiano

“El verdadero piloto de caza dice vivir para volar y volar para vivir”

Asp. Matías Lauber

“Volar es la máxima expresión de libertad sólo compartida por las aves y partes selectas de la humanidad “

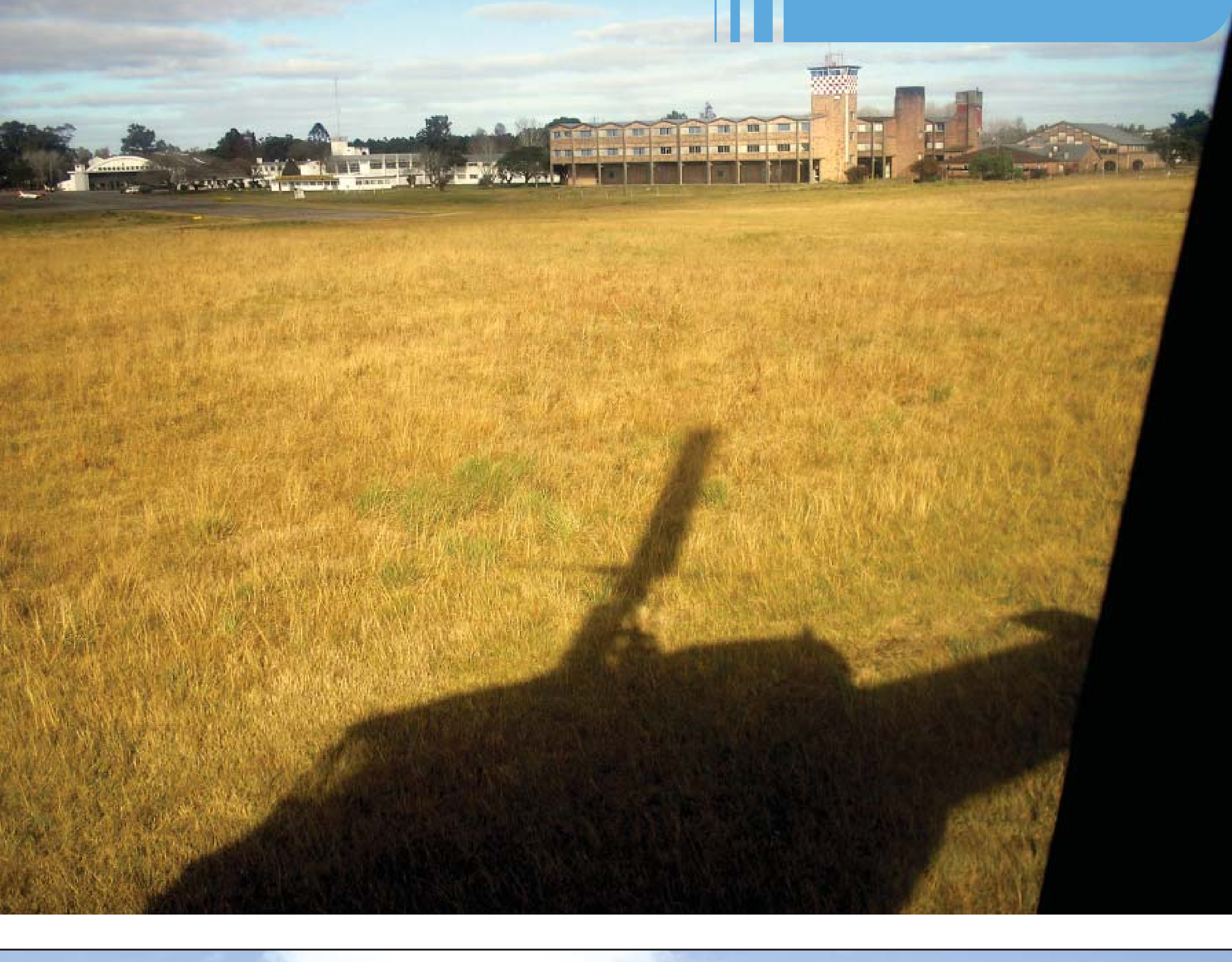
Asp. Daniel González

"El volar es un anhelo de muchos que sólo unos agraciados lo pueden lograr”

Asp. Héctor Ferrer

“El volar es una confabulación de adrenalina, sentimientos y sensaciones que se expresan cuando se está en lo màs alto del cielo.”

Asp. Alejandro Picos



"Volar es un sentimiento espiritual que cada persona siente al escuchar un motor ardiente"

Asp. Fausto Jara

"El cielo no es un lugar de trabajo sino una gran casa"

Asp. Germán Rodrigo

"No importa volar en qué, sino que importa el porqué"
"El volar no es solo una pasión sino que también engrandece mi corazón."

Asp. Oscar Balcemao

"Volar es descubrir las obras del gran escultor"

Asp. Carlos Vaucheret

"El volar te lleva a soñar cosas inalcanzables para el hombre"

Asp. Diego Filippini

"Deseo llegar a ese avión
Y por el aire volar
Deseo ser tu orgullo
Y mi meta a alcanzar"

Asp. Noelia Carnales

"Volar no es querer, sino también es poder"

Asp. Javier Rodríguez

"Volar es más que un sentimiento es enaltecer el alma, es romper la barrera del cielo, es convertirse en pájaro y dejar que aleteen las alas de nuestros corazones"

Asp. Stephanie Techera

"Volar es aquello que siempre anhelé, es un placer eterno, es ver las cosas maravillosas que se aprecian desde la inmensidad del cielo, es hacer tus sueños realidad"

Asp. José Poncet

Quizás no todos lo entiendan...

Viento 030º/ 05 kts, visibilidad ilimitada, cielo claro, temperatura 20ºc , presión 29,92 pulgadas, tarde espectacular y paisaje incomparable, en treinta minutos se ocultará el sol.
Enciendo el motor de mi avión, cabecera de pista en uso 03, prueba de motor y responde a la perfección, en 25 minutos se ocultará el sol...
Todo pronto y autorizado, acelerador todo adelante, instrumentos de vuelo y motor impecables, velocidad de rotación, comandos suavemente atrás y estamos volando, estabilidad total y el paisaje cada vez más incomparable.
Salida de tránsito alcanzando los 1500 pies sobre la pista, virajes suaves por derecha, virajes suaves por izquierda, visibilidad ilimitada, estabilidad total, instrumento de vuelo y motor impecables, sensación de seguridad absoluta..., en 5 minutos se ocultará el sol...
Comienzo el descenso controlado, viento calmo, tránsito autorizado para pista 03, inicial, base, estabilidad total, el motor responde como nunca, en final estabilizado y compensado, acelerador todo atrás, velocidad/ pista, velocidad/ pista, el motor apenas se escucha, el sol está a punto de ocultarse a la izquierda de mi posición, comando suavemente atrás, el tren principal toca pista, la velocidad disminuye lentamente, toca pista la rueda de nariz, tarde”dorada” el día llega a su fin, nos dirigimos al estacionamiento, detención total, frecuencia y apagado de motor..., lo hicimos una vez más...
Quizás no todos lo entiendan..., pero habrá algo más espectacular que esto?

R .G. 2006



Atrás de la cabina

Cbo. Hrio. (Nav.) Leonel Romero

El Fly-Check es una de las misiones que cumple la Fuerza Aérea a través de la DINACIA. Ese día los planetas estaban alineados, y así, el Jefe del Curso Profesional Cap. (Av.) D. Miguelez y yo nos subíamos a un U8-F para una de estas misiones que más adelante describiré.
Eran cerca de las nueve y media de la mañana y en el avión se encontraban el May. (Av.) L. Cortés a cargo del FAU 540 junto a los Tte. Cnel. (Av.) D. Pérez, Tte. Cnel. (C. y E.) C. Acosta y el mecánico de vuelo SOM (R) D. Gatto, quien fue uno de los que trajo esta misma aeronave el 17 de Marzo de 1969.
Había entrado a la EMA para ser piloto y no me imaginaba disfrutar "en la parte de atrás" de un avión. Y fue repentinamente en este vuelo que tuve una vez más la oportunidad de volar. Sólo tenía que mantener el rumbo y la altura, misión que mientras pude ver las puntas de las alas fue relativamente fácil, pero en cuanto cayó el sol me resultó casi imposible volarlo por instrumentos...
Era todo tal cual como nos había enseñado el May. (Av.) L. Cortés en las clases de Vuelo por Instrumentos, la sutileza de las variaciones de actitud, los anchos de barra, el control cruzado, etc.
Fue una experiencia muy interesante y llena de emociones que no esperaba revivir... pero la verdad es que en este vuelo todo fue un trabajo de equipo donde los pilotos llevaban a la posición exacta a la aeronave mientras que el resto de la tripulación realizaba los controles de las distintas radioayudas.
El Fly-Check es un vuelo para verificar que las radioayudas de todo el Uruguay estén funcionando correctamente, alineados con la pista a la que ayudan a aproximar, con la correcta senda de planeo o que el rumbo indicado sea el verdadero. Para tales efectos el U8-F tiene instalado una consola digital que indica lo que deberían marcar las radioayudas...
Desde el momento en que nos subimos todos sacaron sus cartas de aproximación, AIP, notas y hablaron en un lenguaje que no podía comprender completamente. Parte de la misión fue chequear que esten bien las cartas de aproximaciones instrumentales de Durazno, calculando por que radial alejarse, por que marcación llegar, a que altura realizar una aproximación frustrada e incluso cuanta distancia o tiempo alejarse para intentarlo nuevamente.
Cerca del mediodía, después de chequear el VOR de Durazno, aterrizamos para cargar combustible. Enseguida despegamos y chequeamos el NDB y las aproximaciones instrumentales de las distintas pistas de Durazno para luego aterrizar y almorzar. Dos horas después estábamos de vuelta en el aire, rumbo a Melo, para chequear su NDB. Había escuchado durante todo el día siglas y cuentas. Entendía mejor los cálculos y el procedimiento que realizaban con el avión para confirmar que los ajustes calculados nos llevaran por el rumbo y senda correctas, salvando obstáculos o zonas pobladas.
Esperaba con ansias llegar a Melo, pero faltando 15 millas el May. (Av.) L. Cortés declaró fuera de servicio su NDB porque no se encontraba al aire su identificación en clave Morse, ya que ésta es la única forma de saber si funciona correctamente. Así que pusimos rumbo a Montevideo, aterrizando de noche en Carrasco.
Sólo me resta decir que el vuelo estuvo excelente y bajé conociendo otra de las actividades que existe en la carrera profesional como Navegante de la Fuerza Aérea Uruguaya.

Vuelo

Fué el miércoles 17 de Mayo de 2006.
Bajé del avión a las 15:30, luego de haber cumplido mi sexta misión de transición y acrobacia.
Luego del di-briefing del vuelo con mi instructor, éste me mira a los ojos y me pregunta: "¿y Borderre...? ¿Cómo se siente para volar sólo?".
Mi corazón se aceleró, y la adrenalina comenzó a aumentar. Era una sensación difícil de explicar, pero me sentía seguro y muy ansioso.
El Jefe del Curso de Vuelo se acercó y con voz seria me dijo: "... Borderre, el FAU 617 es suyo, pásele inspección y váyase, Ah!... Borderre, quiero que me devuelva el avión sano". A lo que respondí un "Sí Señor" con una sonrisa y me fui a colocar mi equipo de vuelo.
1200 RPM, parking brake, transponder "Alt", "LDG LGT"… ON, cinturones y arneses… ajustados y trabados.
Carlinga... cerrada y trabada.
"617 autorizado a despegar"... Fueron mis últimas palabras en tierra. Miré a mi izquierda y no había nadie realmente, y por fin estaba sólo; en la cabina sólo se escuchaba el rugir del motor.
Di todo gas al tiempo que controlaba mis instrumentos... "todo bien" me dije, el avión comenzó a rodar...
65 nudos, elevé mi avión y al instante estaba en el aire, volando sólo.
En ese momento comprendí que todo el esfuerzo de casi 4 años había valido la pena y me habían preparado para poder cumplir mi vocación de volar.
En el avión estaba solo, pero en mi mente me acompañaban mi familia, mi novia y mis amigos; sin ellos nada de esto hubiera sido realidad, por ello les quiero agradecer el apoyo, la paciencia y la comprensión que me han tenido para poder realizar mi sueño... hoy hecho realidad.

Sgto. Hrio. (Av.) Alberto Borderre

Fue una tarde otoñal del día 16 de mayo. Transcurría mi hora seis de acrobacia y al cortar mezcla, apagando el motor, mi Instructor el Tte. 1º (Av.) Immer Borba me preguntó si estaba listo para salir solo. Sin dudarlo conteste que si. Esa misma tarde luego de que dos de mis compañeros volaran solos el Jefe de Curso de Vuelo me llamó y me dijo: "Reguero está listo, al avión". No había entrado en razón hasta el momento de encender el motor, mirar hacia la izquierda y ver que me encontraba solo en el avión. Que yo era el Piloto al mando, con toda la responsabilidad que ello implica.
Fue un día para nunca olvidar, hombre y máquina unidos con un solo propósito volar por los cielos de nuestra Patria. Una sensación de libertad, un sueño hecho realidad.

Sgto. Hrio. (Av.) Pablo Reguero







"Cinturones ajustados y trabados, todo acelerador, y a volar... **SOLO**!!!.
Gracias, a todos los que no me abandonaron en la lucha por cumplir mi sueño, ese que nació hace más de quince años y marcó mi camino, en el cual más de una piedra se atravesó, y que más de una vez quise abandonar, pero siempre encontré a una Madre, a un Padre, a una Novia, a una Familia, o a un Amigo, que tal vez sin saberlo, me alentó y ayudó a llegar a ese día, en el que pude ver desde lo alto del cielo, que por más difícil que algo resulte, con esfuerzo y sincero deseo nada es imposible de alcanzar. Y si bien ese día lo recuerdo como mi Vuelo Solo, tengan presente que cada uno de ustedes me acompañó, y voló conmigo en mi corazón".

Cbo. Hrio. (Av.) Nicolás Padrón



Solo

Es muy difícil explicar con palabras lo que sentí en mi primer vuelo solo, quizas, aquellos que alguna vez al igual que yo volaron solos por primera vez, sabrán entenderme... pero en pocas palabras fue como un sueño, una de las cosas mas anheladas desde que era un niño, sentí que tocaba el cielo con las manos... uno de los momentos más felices de mi vida y nunca voy a poder olvidarlo, por todo lo que significó para mi.
Durante ese vuelo vinieron a mi mente distintas imágenes de cosas que me habían sucedido para poder llegar a ese momento, pero sin duda alguna, lo más importante fue el apoyo incondicional de mi familia, sin el me hubiera sido muy difícil lograrlo, luego el apoyo de mis Instructores que con toda su paciencia me enseñaban una y otra vez la cosas...
Desde el momento en que miré a mi lado y no había nadie que estuviera corrigiendo mis errores con expresiones como... "esta alto, la velocidad..., o esa no es la actitud" en ese momento me di cuenta de lo que estaba pasando... estaba VOLANDO SOLO por primera vez en mi vida.

Sgto. Hrio.(Av.) Mauricio Scanarotti





En mi vuelo solo tuve la sensación de miedo al principio dado que realmente estábamos solos el avión y yo, seguida de una gran satisfacción por haber logrado que un sueño de tantos años se hiciera realidad. Valió la pena haber invertido todo el tiempo y el esfuerzo para hacer esa vuelta de pista, solo. Agradezco a todos los que de alguna forma contribuyeron a que esto fuera posible.

Cbo. Hrio.(Av.) Rodrigo Siquiera

"Artigas Torre, Fuerza Aérea Uruguaya 617, buenas tardes" fueron mis primeras palabras... Ese Fuerza Aérea Uruguaya daba un inmejorable entorno a lo que sería mi primer vuelo solo. Mis manos, mis pies, mi mente, mi cuerpo entero se hacían cargo de una máquina diseñada para volar, algo para lo que el hombre no fue creado, algo que muchos tienen al alcance de la mano pero que unos pocos buscan y conocen, algo que parecía tan lejos e inalcanzable para un extraño del interior del país.
Mis palabras para explicar el vuelo serían en vano, ya que esos sentimientos no tienen nombre alguno, solo puedo decir que es la más hermosa libertad que un hombre pueda compartir en armonía con la naturaleza y que cada momento es sumamente disfrutable.
Cuando hablo de "vuelo solo" hablo de un vuelo que comenzó hace más de cuatro años, un vuelo que muchos hicieron posible, esas manos que me dieron para adelante y que nunca me dejaron caer, por ellos y para ellos va mi logro... gracias.

Sgto. Hrio. (Av.) Jonathan Martínez

Vuelo



En mi vuelo solo sentí tranquilidad de saber que no volaba a lo desconocido por que a lo largo del curso los instructores de la Escuela me habían dado todas las herramientas para lograr mis objetivos.
Fue en ese momento, en el cual me encontraba solo en el aire donde sentí que todo el apoyo de mis familiares y amigos estaban dando sus frutos. Aprovecho esta oportunidad para agradecerles a todos ellos y muy especialmente a mis padres los que fueron y serán para mi lo más grande en este mundo y gracias también por haberme dado todo lo que necesitaba para alcanzar mis metas y poder ser ahora un PILOTO MILITAR.

Cbo. Hrio (Av.) Williams Feijo







Solo

¡Vaya y apronte su equipo, saldrá a volar sólo!, fue la orden que derrumbo mi estoicismo y me hizo esbozar una sonrisa producto de la gran alegría que sentí en ese momento. Y estando en cabecera, recuerdo "autorizado a decolar F.A.U. 620, tiene viento de los 160º 10 kts., vuelva alcanzando Fabini". De pronto, se hizo realidad ese momento tan añorado por un aviador en la fase de instrucción básica, la primera vez que despegas la aeronave del suelo y surcas el inmenso celeste, valiéndote de ti mismo. Una mezcla de sentimientos verdaderamente inexplicables me invadieron durante ese pequeño instante de mi vida, pues sabía que poco a poco estaba haciendo realidad esa vocación que desde muy pequeño tuve, y valoraba cada segundo que pasaba, aún más, todo el esfuerzo y empeño dedicado para lograrlo. Era una tarde espléndida con el sol casi ocultándose. Todo paso fugazmente, de repente me encontraba ya en la planchada, realizando el apagado de motor divisaba desde la cabina a mis compañeros ansiosos por felicitarme en la tradicional e inolvidable ceremonia que le daba un toque especial a ese momento.

Finalizado el día, sentí una enorme satisfacción, que no podrá ser jamás igualada, le agradecí a Dios y me dije desde lo más profundo ¡MISIÓN CUMPLIDA!. Verdaderamente ¡valió la pena llegar!.

Cbo. Hrio. (Av.) José Durán

Miré a mi lado y estaba solo... miré la pista y en ese momento supe que solo dependía de mí. Mis brazos se fusionaron con las alas y sentí que el motor de la aeronave latía al mismo ritmo.

..."Fuerza Aérea Uruguaya 610 en Base con tren abajo y asegurado para detención total"..."altura, velocidad, pista"..., todo transcurrió muy rápido hasta el momento del contacto de las ruedas con la pista 01 y supe que todo mi esfuerzo y el apoyo de mis seres queridos no había sido en vano. Gracias a todos aquellos que hicieron posible la realización de este sueño!!!

Sgto. Hrio. (Av.) Pablo Souza

Me es difícil escoger una de mis experiencias más emocionantes durante mi vuelo solo, ya que todo el vuelo lo fué, pero de elegir una, digo que el aterrizaje lo fué ya que en ese momento, ese instante, en que uno pasa de ser parte del dominio del aire a ser parte del dominio de la tierra, sabiendo que al aterrizar el avión las determinaciones y procedimientos por parte del piloto deben ser de manera precisa y ágil, primero porque uno no cuenta con la ayuda del instructor, quien lo corrige y segundo porque el avión no espera por nosotros.

Sgto. Hrio. (Av.) Rodrigo Pérez







Ejercicio Cruzex III,

Base Aérea de Anápolis, Brasil

Tte. Cnel. (Av.) José Visconti

El Ejercicio CRUZEX III es un Ejercicio Específico Combinado (Específico porque ejercita sólo el componente aéreo y Combinado porque participan varias naciones) organizado por la Fuerza Aérea de Brasil en forma bianual. En esta oportunidad el mismo se realizó en la Base Aérea de Anápolis, Estado de Goiás, en la región central del Brasil, entre el 21 de agosto y el 2 de setiembre de 2006. Participaron del mismo las Fuerzas Aéreas de Argentina, Brasil, Chile, Francia, Uruguay y Venezuela. La Fuerza Aérea del Perú debió cancelar su participación por un accidente fatal durante la fase de despliegue.

PREPARACIÓN

La preparación del mismo comenzó ya en diciembre del pasado año, con una serie de reuniones preparatorias donde se acordó la participación de nuestra Fuerza con tres A-37B del Escuadrón Aéreo Nº 2 (Caza) y tres IA-58 Pucará del Escuadrón Aéreo Nº 1 (Ataque). A partir de ese puntapié inicial el entrenamiento de estas unidades se enfocó en la participación, preparando tanto a las tripulaciones como a los medios para el esfuerzo a realizar.

DESPLIEGUE

Esta fase realizada el 20 de agosto, consistió en el traslado de las seis aeronaves de combate a participar en el ejercicio, sus tripulaciones de combate, el Personal de apoyo junto con el material necesario, más los SS.OO. que integraban la estructura de mando. Para el traslado se emplearon una aeronave C-120 Brasilia y un C-212 Aviocar del Escuadrón Aéreo Nº 3 (Transporte).
La fase de despliegue se realizó en tres etapas. La primera, decolando con las primeras luces unió la Base Aérea “Tte.2º Mario W. Parallada”, asiento de la Brigada Aérea II, y Asunción del Paraguay. Luego de una calurosa recepción de nuestros hermanos paraguayos y la debida recarga de combustible se partió hacia la Base Aérea de Campo Grande en Brasil, futuro asiento de la OPFOR (Fuerza Aérea Enemiga), donde se realizaron los trámites de entrada y una nueva recarga de combustible. Finalmente la tercera etapa unió Campo Grande con la Base Aérea de Anápolis, arribando los medios de combate a últimas luces y los medios de transporte ya en plena noche.

EJERCICIO

El ejercicio de dos semanas de duración esta estructurado en dos grandes áreas, durante la primera semana se desarrollo la llamada FAM/FIT (Familiarization / Flight Integration Training) y en la segunda semana la LIVEX (Live Exercise)

Primera semana: FAM/FIT (del 21 al 25 de agosto). Tiene el fin de familiarizar a las tripulaciones aéreas con el área local del ejercicio y aumentar el conocimiento mutuo entre los participantes. Comienza con un Briefing General, se sigue con vuelos de orientación local y se termina al final de la misma volando en forma coordinada en agrupamientos de entre 30 y 40 aeronaves (Paquetes).

Segunda Semana: LIVEX (del 28 de agosto al 1ero. de setiembre). Fase “real” del Ejercicio donde se simuló el empleo de los medios en un conflicto en apoyo a una Resolución de las Naciones Unidas. Durante esta fase se realizaban dos grandes paquetes, uno matutino y otro vespertino, de hasta cuarenta aeronaves, con medios en cumplimiento de varios tipos de misiones (ataque, escolta, barrido de caza, recarga aérea, alerta temprana, etc) y enfrentados a una fuerza aérea opositora. La fase termina con una evaluación general del ejercicio.

Participaron un total de 97 aeronaves, lo que lo convierte en la mayor operación aérea realizada hasta el presente en Sudamérica, a continuación se detallan las aeronaves participantes por país:

· Argentina: 3 A-4AR Y 3 IA-58 Pucará.

· Brasil - **Coalición:** 6 F-5E, 9 A-1 AMX, 6 A-29 Super Tucano, 4 AT-26 Xavante, 3 R-99 AEW, 2 KC-137 cisterna y otros doce medios de apoyo para SAR y CSAR.

· Brasil - OPFOR: 6 F-5M, 5 A-1 AMX, 1 R-99 AEW, 1 KC-130 cisterna y un UH-1H.

· Chile: 6 A-37B.

· Francia: 6 Mirage 2000 RDI, 6 Mirage 2000N y 1 E-3F AWACS

· Perú: 3 A-37B (Cancelado)



· Uruguay: 3 A37B y 3 IA-58 Pucará.

· Venezuela: 3 F-16A, 3 Mirage 50V, 3 F-5V y un KC-707 cisterna.

· Observadores: Bolivia, Colombia y Paraguay.

DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD DIARIA

Podemos dividir tres grandes áreas de trabajo donde participaron los integrantes de nuestra Fuerza: la Dirección del Ejercicio (DIREX), la Estructura de Mando del Componente Aéreo (JFACC/CAOC) y los Escuadrones Aéreos.

La Dirección del Ejercicio se encargaba de generar las entradas al mismo de los niveles superiores de mando, supervisar la seguridad de vuelo, manejar la fuerza opositora y evaluar los resultados de la Operación.

La Estructura de Mando procesaba las Guías y Directivas de los escalones superiores traduciéndola en una Orden de Tareas Aéreas que era enviada a los Escuadrones Aéreos para su cumplimiento. Luego de emitida la orden se encargaba de su control y actualización según las circunstancias del momento lo indicaran.

Finalmente, los Escuadrones Aéreos ejecutaban las misiones ordenadas en la OTA. Esta ejecución requería un gran trabajo de coordinación y planificación, para asegurar que no existieran conflictos (durante el desarrollo de la misión de hasta cuarenta aeronaves operando en un espacio aéreo común), todos los medios contarán con una adecuada protección (Barrido de caza, escolta y supresión de defensas terrestres (SEAD)), se alcanzaran los objetivos individuales de cada misión y que en todo momento se mantuviera la seguridad de vuelo. Esta responsabilidad de coordinar y planificar, recaía en la designación de un Misión Commander (Comandante de Misión), designación rotativa entre las Fuerza Aéreas participantes y que nuestra Fuerza cumplió de forma ejemplar, comandando un paquete de cuarenta aeronaves que cumplió sin inconvenientes los objetivos ordenados.

La actividad diaria en las tres grandes áreas de trabajo se desarrollaba en largas jornadas de 12 horas de trabajo, que para las tripulaciones aéreas comenzaban con la recepción de la OTA, continuaban con la planificación y briefings de coordinación y prevuelo, finalizando en vuelos de dos horas y media de duración, más el correspondiente de-briefing para extraer las enseñanzas y efectuar una autocrítica.

REPLIEGUE

Originalmente previsto para realizarse en su totalidad el día sábado 2 de setiembre, debido a condiciones meteorológicas y materiales se dividió en dos sub-componentes. El primero con los IA-58 Pucará y el C-120 Brasilia transportando la mayor parte del personal, que cumplió el 2 de setiembre las piernas Anápolis-Campo Grande y Campo Grande-Asunción, y finalmente el domingo 3 de setiembre cumplió el tramo final Asunción-Durazno.

El segundo componente, compuesto de los A-37B con el Aviocar C-212 y C-95 Bandeirante, transportando la mayor parte del material y el apoyo técnico de A-37B, mientras tanto sólo pudo cumplir la etapa Anápolis-Campo Grande el día 2 de setiembre. Finalmente arriban el día tres a Durazno luego de cumplir las etapas Campo Grande-Asunción y Asunción-Durazno.

CONCLUSIONES

Es motivo de orgullo que nuestra Fuerza Aérea haya desplegado la casi totalidad de sus medios a 2.100 kilómetros de su base de asiento, para participar en la operación más grande realizada en Sudamérica, ejerciendo la responsabilidad de planificar y liderar la operación de 97 aeronaves de combate y de apoyo.

Una vez más se participó en un Ejercicio Específico Combinado en condiciones de igualdad con Fuerzas mucho mayores en cantidad y calidad de medios, demostrando que la capacidad de una Fuerza no pasa solamente por los medios, sino que un factor aún más importante, es la calidad y capacidad de su Personal.

El esfuerzo involucrado en esta participación no es menor, se desplegó a la totalidad de la flota operativa de combate de la Fuerza, empleándose la totalidad de la flota operativa de transporte, esto quiere decir que en este Ejercicio se empleó la casi totalidad de la Fuerza Aérea. Una idea del esfuerzo de despliegue nos lo dan las 120 horas de material voladas por C-120, C-212, C-95 y UB-58.

En total se volaron 90 horas de IA-58 Pucará (40 horas en traslado) y 78 horas de A-37B (38 horas en traslado), estas horas representan el 20% de las horas anuales de estos sistemas de armas, que además de ser un gran porcentaje, fueron voladas en sólo dos semanas, lo que habla muy bien de la confiabilidad de nuestras máquinas y de la calidad de nuestro Personal Técnico.

La participación en ejercicios combinados (desde el cancelado Águila III en Argentina en 2003) ha sido un factor motivador y de cambio profesional en un período de restricciones materiales importantes, especialmente en nuestras tripulaciones aéreas más jóvenes. Los beneficios y cambios producidos desde aquella decisión inicial han sido enormes y no dejan de continuar. Desde aquellos vuelos tácticos locales al polígono, a el comando en idioma inglés de un paquete de cuarenta aeronaves de diferentes nacionalidades a 2.100 kilómetros de casa, sin duda, se ha recorrido un largo camino, que por suerte ya no tiene marcha atrás, y que nos depara a todos anheladas satisfacciones profesionales.





FIDAE
Feria Internacional del Aire y del Espacio

Tte. 2º (Av.) Natalí Bonifacino

La última versión de la muestra aeroespacial y de defensa, efectuada entre el 27 de marzo y 2 de abril, se realizó por primera vez en el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez, en un ambiente netamente aeronáutico.

Esta muestra fue inaugurada por la Presidenta de la República, Sra. Michelle Bachelet Jeria, quien acompañada de la ministra de Defensa, Sra. Vivianne Blanlot Soza, procedió a cortar la cinta para dar inicio a la decimocuarta versión, que contó con la asistencia de altas autoridades como ministros de Defensa, Comandantes en Jefe de Fuerzas Aéreas, Comandantes Logísticos además de un número superior a los 650 periodistas acreditados, provenientes de todo el mundo, quienes llegaron hasta la comuna de Pudahuel, Santiago de Chile, para otorgarle cobertura noticiosa al evento más importante en su tipo que se realiza en Latinoamérica.

Contó con las cifras más altas de concurrencia de empresas expositoras (379) y países participantes (45), 121 aeronaves civiles y militares fueron las que se dieron cita en FIDAE 2006. No sólo el debut de los F-16 chilenos causó mucha expectación en las 134.000 personas que visitaron la Feria, sino también la presentación del Tornado GR4 y de su piloto mujer, Hellen Hillard, quien acaparó la atracción periodística. A estas demostraciones, se unieron las del B1 Lancer, del Airbus 318 y de los aviones ejecutivos modelos 550 y 100 de Gulfstream; Learjet 45 y 60 de Bombardier; Falcon Jet 2000 EX de Dassault; Citation Sovereing y Gran Caravan de Cessna; Beach Premier I y King Air de Raytheon, entre otros, las que en conjunto con las demostraciones de la Escuadrilla de Alta Acrobacia “Halcones” de la Fuerza Aérea de Chile y de la brasileña Da Fumaça, hicieron que FIDAE fuera una vez más una fiesta para los amantes de la aviación.

Un poco de historia...

La Fuerza Aérea de Chile, FACh, en 1980 celebraba sus 50 años de vida. Es así que decide realizar un gran acontecimiento abriendo sus puertas y organizando la Feria Internacional del Aire, FIDA, en la Base aérea "El Bosque".
Esta muestra despertó gran interés tanto a nivel institucional como en empresas expositoras nacionales y extranjeras, medios de comunicación social y público en general. De esta manera, la FACh determinó realizar este evento cada dos años.













Visita a las Academias Militares de los EE. UU.

Cbo.Hria. (Nav.) Vittoria Pauletti

Transcurrían los primeros días de Abril, cuando nos informaron que 4 de nosotros viajaríamos a la Academia de Estados Unidos en Colorado Spring.
Partimos el día 8 a las 10:00 de la mañana desde la Escuela hacia el Aeropuerto Internacional de Carrasco, donde nuestros familiares estaban esperándonos para despedirnos, luego de realizar los trámites correspondientes partimos a las 14:30 horas hacia Ezeiza donde hicimos una escala para luego dirigirnos a Dallas y desde allí hacia Colorado Spring.
Entre las esperas en los aeropuertos y las escalas en las que tuvimos que cambiar de avión el viaje duró aproximadamente 20 horas.
Al arribar a Colorado Spring nos esperaba un Capitán y dos de los Cadetes de la Academia que habían visitado nuestra Escuela recientemente.
Al llegar fuimos invitados por ellos a almorzar a un restaurante italiano, luego del almuerzo nos dirigimos hacia la Academia ubicada a las afueras de la cuidad, al llegar fuimos instalados en los cuartos de los Cadetes designados, y en la tarde salimos junto a ellos a recorrer sus instalaciones. En nuestro segundo día concurrimos a clases de ingeniería aeronáutica e idioma español donde pudimos intercambiar ideas y conocer a Cadetes de distintas partes del mundo, dado que nos encontrábamos en los que ellos llaman “La Semana Internacional” en donde se reúnen Cadetes de diferentes fuerzas aéreas como Japón, Brasil, Ecuador, El Salvador y Argentina. Por la tarde fuimos a visitar la parte más antigua de la cuidad donde conocimos varios monumentos históricos. Al día siguiente nuevamente fuimos invitados a la clase de español para hablar sobre la historia de nuestro país; ya que muchos Cadetes no conocían, con ellos compartimos algunas de nuestras costumbres y tradiciones.
Por la tarde partimos junto con el resto de las delegaciones a la cuidad de Denver a conocer el “Centro Olímpico de Entrenamiento” en donde por la tarde pudimos presenciar un impresionante partido de hockey sobre hielo.
También en dicha ciudad tuvimos la oportunidad de *volar en planeadores*, pero no sin antes tener un pequeño briefing que la Jefatura de Operaciones había preparado para nosotros, allí partimos hacia la planchada donde los Cadetes instructores nos prepararon para salir, más tarde nos reunimos con las otras delegaciones en una gran sala de conferencias donde el Director de la Academia y el resto de los Oficiales realizaron un agradecimiento, a continuación de sus palabras se procedió a realizar la entrega de obsequios donde a manos del Cap. (Av.) Ramón Román dijo





Plataforma de la USAFA en donde se aprecian algunos planeadores.

Imágen de una de las Plazas de Armas de la USAFA.

Cadetes anfitriones de la Escuela Naval de EE. UU.

presente nuestra Escuela Militar de Aeronáutica y con ella nuestra Fuerza Aérea Uruguaya. Luego de esto, pocas horas nos iban quedando las cuales fueron dedicadas a la dispersión y a la confraternización con el resto de los Cadetes. Al día siguiente partimos hacia Dallas nuevamente para preparar nuestro retorno hacia Uruguay, con una valija cargada de nuevas experiencias y muy gratos recuerdos aterrizamos en el Aeropuerto Internacional de Carrasco luego de una increíble e inigualable semana en la Academia de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de Norte América.

Desfiles “06

Cad. 1º Jorge Gauto

Este año, continuando con la tradición, el Cuerpo de Alumnos de nuestro Instituto participó en los desfiles y paradas militares que se desarrollaron tanto a nivel Institucional como Nacional.
La primer participación se realizó el día 17 de marzo, el día de la Fuerza Aérea, donde junto al resto de las unidades de nuestra fuerza, en presencia de las autoridades políticas y militares, la formación de Banderas y Escoltas de la Escuela Militar de Aeronáutica tuvieron su lugar en el casino de Señores Oficiales del Comando General de la Fuerza Aérea.
Más tarde, en el 19 de junio, aniversario del nacimiento de nuestro prócer, se realizó en la ciudad de Sauce, una ceremonia en su memoria, donde el Cuerpo de Alumnos desfiló con la particular característica de que era el primer desfile de los jóvenes Aspirantes.
El 18 de Julio, también estuvo representada la Escuela Militar de Aeronáutica por la compañía de desfile y formación de Banderas en el acto que se realizó en la Plaza Matriz en la conmemoración de la Jura de la Constitución de 1830.
Ya más sobre fin de año, el 10 de agosto, Día de los Mártires de la Aviación Militar, los alumnos participantes junto al resto de las unidades del acto realizado en el Panteón de la Fuerza Aérea, el cual se ubica en el Cementerio del Norte de la ciudad de Montevideo.
También el 25 de agosto, como otros años el Cuerpo de Alumnos junto a la Banda de Músicos de la Fuerza Aérea Cnel. (BM) Walter Miños se trasladó a la ciudad de Florida; donde desfiló con alto porte, demostrando una vez más la gallardía, estoicismo y disciplina que nos caracteriza.
A diferencia de otros años nuestra casa de estudios fue partícipe del Aniversario de la ciudad de Durazno, el día 12 de octubre, donde se realizó un desfile; interviniendo de un acto en la Plaza Independencia de dicha ciudad.
Estos y otras tantas ceremonias y desfiles internos, formaron parte de nuestro calendario anual, siendo motivo de orgullo y gratificación, tanto para la Fuerza Aérea, la Escuela Militar de Aeronáutica y para cada uno de nosotros, quienes tuvimos a cada momento el apoyo de nuestras familias, amigos y la ciudadanía en general.



Visita a la Academia de la Fuerza Aérea de Brasil

Sgto. Hrio. (Av.) Jonathan Martínez
Cbo. Hria. (Nav.) Roxana Pérez

Partimos el día 23 de abril, a las 08:00 desde la Brigada Aérea Nº I, Aeropuerto Internacional de Carrasco en una Aeronave C-212 Aviocar FAU 532.
La comitiva designada para dicho viaje estaba integrada por un Señor Oficial el Tte. 1º (Av.) Gerardo Cena, y seis Cadetes de Tercer año, los entonces Cbos. Hrios. Pablo Souza, Mauricio Scanarotti, Nicolás Padrón, Alberto Borderre, y los Cads. 3º Jonathan Martínez, y Roxana Pérez.
Luego de largas horas de viaje, arribamos al Aeropuerto de Guarulhos en la ciudad de San Pablo a las 12:30 horas.
A nuestra llegada fuimos recibidos por dos Oficiales y un Cadete de la Academia de la Fuerza Aérea con los cuales nos dirigimos hacia la misma.
Después de aproximadamente cuatro horas de viaje vía terrestre llegamos a la cuidad de Pirassununga localidad donde se encuentra ubicada la Academia.
Una vez en la Escuela fuimos recibidos por el resto de los Cadetes que nos acompañarían en nuestra visita (dos cadetes femeninas y otro cadete masculino).

Primer día: En primeras horas de la mañana fuimos recibidos por el Director de la Academia Brigadeiro Souza E. Mello y el Jefe del Cuerpo de Alumnos Cnel. (Av.) Amaral. A las 10:00 de la mañana concurrimos a una conferencia dictada por el primer astronauta brasileño Tte. Cnel. (Av.) Marcos Ponte, el cual disertó acerca de su misión al espacio.
Al mediodía se realizó el relevo del "Cadete del día" en donde el Cuerpo de Cadetes desfiló para nosotros.
A las 17:00 horas, partimos hacia la ciudad de Río de Janeiro en una aeronave C-95 Bandeirante de la Fuerza Aérea Brasileña arribando al Aeropuerto de Santos Dumont a las 19:00 horas.
Allí pernoctamos en el Club de Aeronáutica situado en el aeropuerto mismo.

Segundo día: Por la mañana concurrimos al MUSEO AEROESPACIAL situado en la Cuidad de Campo Dos Afonsos. Este museo recorre toda la historia de la aviación brasilera teniendo como icono fundamental la imagen de su pionero "Santos Dumont". En dicho museo también funciona una base la cual también recorrimos y en la tarde visitamos el "Cristo Redentor" ubicado en el Cerro del Corcobado, por último recorrimos una feria ubicada en el centro de la ciudad.

Tercer día: *Día de Confraternidad!!!!!!!* Dejando los uniformes y las formalidades de lado... partimos temprano de la mañana rumbo a Barra da Tijuca a disfrutar de un hermoso día de playa y por la tarde conocimos uno de los shopping más grande de la ciudad y almorzamos todos juntos en su plaza de comidas.
Cuarto día: A las 07:00 partimos desde la







cuidad de Río de Janeiro rumbo a la Cuidad de San José Dos Campos para visitar el CENTRO TECNICO AEROESPACIAL Y la tan esperada visita a la EMBRAER

Dentro del CTA tuvimos la oportunidad de conocer su biblioteca una de las mejores equipadas en todo Brasil y recorrer las Instalaciones donde se capacitan los futuros ingenieros aeronáuticos.

Su ingreso es limitado y sus exámenes de admisión son de los más difíciles en toda América Latina.

Por la tarde tuvimos una visita guiada por las Instalaciones de la EMBRAER donde fuimos recibidos por el Gerente de Marketing el cual nos expuso una cinta con todo el historial de la empresa, luego fuimos llevados a los hangares donde se llevaban a cabo los ensamblajes de las aeronaves próximas a la venta.

Posteriormente pudimos subirnos a una aeronave ya lista que estaba a punto de ser entregada. Aunque debido a las medidas extremas de seguridad no pudimos conocer la totalidad de las instalaciones fue una gran experiencia tanto para nosotros como para los Cadetes de Brasil, los cuales pudieron acceder a la misma gracias a nuestra visita.

A las 18:00 horas partimos nuevamente para la Academia arribando a la misma a las 19:30 horas.

Quinto día: Ya aproximándose el final de nuestra visita dedicamos nuestro último día a conocer las instalaciones de la Academia visitando por la mañana los Escuadrones de Instrucción de Vuelo Uno y Dos y por la tarde y como broche de oro visitamos las instalaciones de la Escuadrilla de la Fumaça, en donde tuvimos no solo la oportunidad de hablar con uno de sus pilotos, sino que pudimos subirnos a una de sus aeronaves... para cualquier piloto "una experiencia inolvidable"

Por la tarde nos despedimos de los Señores Oficiales antes mencionados.

Sexto día: Luego de despedirnos de los Oficiales que nos acompañaron en nuestra estadía el Teniente Alessandro Machado y la Teniente Alexandra Sinzato partimos rumbo a la ciudad de San Pablo. Durante el viaje realizamos con los Cadetes de la Academia todo tipo de intercambios... teléfonos, direcciones de correo, en fin todo tipo de contacto que nos sirviera para poder comunicarnos a través del tiempo.

Tanto para ellos como para nosotros fue una experiencia increíble en donde más allá del idioma sirvió para fomentar la camaradería y el espíritu de cuerpo que no debe faltar entre fuerzas tan cercanas a las que las une un mismo propósito... ENSEÑARNOS A VOLAR!!!! Y como reflexión final puedo agregar que **el año 2006 fue un año de INTERCAMBIOS!!! En donde todos los Cadetes de Tercer Año tuvimos la oportunidad de conocer distintas fuerzas, y también distintas realidades.**

Le deseamos a todas las generaciones FUTURAS nuestra misma suerte... que conozcan, que vean, que vivan!!! Pero que nunca olviden que ésta es nuestra Fuerza y hacia ella tenemos que volcar todos nuestros esfuerzos.





Visita a la Academia de la Fuerza Aérea Argentina

Cbo. Hrio. (Nav.) Sergio Apolo

El Domingo 22 de Octubre luego de haber recibido en nuesrto País a los Alumnos y Cadetes integrantes del Liceo y Escuela de la Fuerza Aérea Argentina respectivamente partimos junto al Tte. 1º (Av.) Carlos Ballesté los Cbos. Hrios. Pablo Reguero, José Durán, Williams Feijó y Sergio Apolo en un Fokker F-27 perteneciente a la Fuerza Aérea Argentina, rumbo a la ciudad de Córdoba.

Tras cuatro horas de vuelo y luego de haber pasado por la ciudad de Rosario arribamos a la Escuela del Aire en donde fuimos recibidos por Señores Oficiales y Cadetes argentinos quienes nos acompañaron en la recorrida por las instalaciones del Instituto.



Al día siguiente almorzamos en la Escuela junto a la totalidad de Cadetes y Oficiales integrantes del Cuerpo de Alumnos, algunos de los cuales estarían a cargo de acompañarnos en la recorrida por la ciudad de Córdoba durante la tarde.

El día martes por la mañana recorrimos Villa General Belgrano arribando para la cena llevada a cabo en el comedor de Cadetes en la cual intercambiamos decenas de anécdotas llegando a la conclusión de que el contenido de las mismas no hacían distinción entre países sino que mostraban más aún similitudes entre ambas Instituciones.

En la mañana del miércoles cumplimos con una series de actividades, todas aeronáuticas por cierto, la primera de ellas consistió en una visita por el Museo de Aviación Argentina en la cual se nos transmitió toda la evolución llevada a cabo en el país vecino a lo largo de su historia, no solo aeronáutica sino también armamentística y aeroespacial.

Luego de la misma recorrimos la fábrica de aviones Lockheed-Martin ubicada en las proximidades de la Escuela. Allí pudimos apreciar el mantenimiento realizado a un sinnúmero de aviones entre los que se destacaban Hércules C-130, IA-58



Pucará y F-27 y F-28, así como la construcción del Pampa IA-63 (avión de entrenamiento avanzado de última generación). El jueves recorrimos por la mañana la turística ciudad de Villa Carlos Paz, regresando al mediodía para participar de un partido de fútbol entre Cadetes de ambos países vs Señores Oficiales y de un asado realizado en el Campo de Deportes.
Durante la noche tuvimos una cena con el Jefe del Cuerpo de Alumnos en donde intercambiamos experiencias y actividades desarrolladas cotidianamente en nuestras Instituciones.
Finalmente el día viernes 27, luego del almuerzo con los Señores Jefes de la Escuela del Aire y la entrega de presentes por parte de los mismos regresamos a casa en un C-95 Bandeirante perteneciente a nuestra Fuerza Aérea; con la certeza de haber conocido una Institución muy similar a la que formamos parte.





Un intercambio distinto

Cbo. Hria. (Nav.) Roxana Pérez

Quien iba a pensar...que luego de tantos viajes e intercambios realizados este año, en el mes de noviembre dos Clases seríamos designados para ir nuevamente a Estados Unidos.

Y fue así, que el día 14 de Octubre partimos con nuestros bolsos cargados de incertidumbres rumbo a San Antonio (Texas) a lo que sería una Semana de Entrenamiento.

Poco sabíamos lo que iba a suceder esa semana, pero ya llegando a Lackland, nos reunimos con nuestros camaradas de las demás Fuerzas Aéreas de Centro y Sudamérica. En la madrugada, fuimos llevados por nuestros Sargentos encargados hacia "Camp Bullis"; campo de entrenamiento del Ejército de los Estados Unidos destinado a proporcionar el entrenamiento de los distintos grupos de operaciones especiales.

Dentro de las actividades más destacadas de esta semana, realizamos una navegación terrestre en donde, divididos en grupos fuimos lanzados en un campo en donde debíamos encontrar diferentes puntos, con la única ayuda de una carta del terreno y un escalímetro, luego tuvimos una actividad de operaciones urbanas, en donde armados con fusiles M-16 teníamos que realizar incursiones dentro de habitaciones vacías donde gente entrenada nos esperaba para realizarnos emboscadas. Y por último y más emocionante, en nuestro último día en Camp Bullis realizamos ejercicios de rapel, en donde con sillas realizadas por nosotros mismos debíamos lanzarnos desde una torre de aproximadamente 17 metros. Cabe destacar que en las primeras horas de la mañana, previo a realizar las actividades antes mencionadas, realizábamos Educación Física, en donde corríamos entonando canciones de las distintas Fuerzas Aéreas de todos los países.

Sin duda esta semana sirvió para que todo el grupo se unificara y que más allá de las diferencias que había entre nuestros idiomas, fuéramos un verdadero equipo.

Luego de Camp Bullis, fuimos llevados a Colorado Spring, para compartir una semana de intercambio con los Cadetes de la USAFA, una vez en la Academia fuimos separados y cada uno de nosotros pasó a convivir con un Cadete de la antes mencionada Escuela, compartiendo con ellos toda y cada una de sus actividades.

Y casi finalizando nuestro viaje, en nuestra última semana fuimos llevados a Washington D.C. en donde recorrimos el Museo del Aire y del Espacio, el Capitolio, la Casa Blanca, el Pentágono, el Cementerio de Arlington, el monumento a Iwo Jima, el Lincoln Memorial, el Colegio Interamericano de Defensa, el Muro de Vietnam, y el Monumento en honor a los caídos en la Guerra de Korea.

Sin duda al finalizar estas tres semanas, cargados de nuevas experiencias, llegaba el momento de retornar a nuestros países, con el único propósito de volcar en ellos todos los nuevos conocimientos adquiridos.





En los días 30 de setiembre y 1º de octubre se realizó una exposición de motos Harley Davidson a cargo del representante Fernando Sendra por Oversil S.A. La noche anterior ya habían llegado motocicletas a pernoctar en el hangar de nuestra Escuela.

Durante el fin de semana se realizaron charlas publicitarias y dicha exposición de motos de ultima generación concurriendo una gran cantidad de propietarios de Harley Davidson y compradores potenciales, donde los mismos probaron las motos en las calles de rodaje de nuestra Base dándoles la oportunidad de sentir el rugir de los motores de las legendarias “Harley”.

Harley Davidson en Taxiway

Cad. 2º Federico Bagnasco

Cuerpo de Alumnos

Tánatos '03 - "Los Clases"

De izq a der:

J. Durán (Rep. Panamá),M. Rodríguez,W. Feijó ,S. Caravia, R. Siqueira,L. Romero, N. Padrón, J. Martínez, M. Scanarotti, P. Souza, S. Apolo,P. Reguero, A. Borderre , V. Pauletti, Rod. Pérez ,Rox. Pérez

Osiris '04 - "Cadetes 2º"

De izq. A der:

G. Mendieta,S. País,F. Cocco,M. Foti,C. Brito, M. Bernardez,S. Moreno,S. Draper,T. López,P. Plevoets,   F. Bagnasco, L. Reboredo,R. Romero, P. Presentado,G. Lima,M. Calabria,D. Medeiros, M. Desevo.







Arcángeles '05 - "Cadetes 1º"

De izq. a der:
M. Febles, J. Jaureguiberry, F. Bolognin, C. Alfonzo, M. Rodríguez, G. Rodríguez, C. Texeira, L. Pereyra, D. Rodríguez, G. Soboredo, G. De Cabrera, M. Cóppola, E. Melgarejo, J. Gauto, J.J. González, J.P. González.





Stukas '06 - "Aspirantes"

De izq. a der.:
J. Rodríguez, N. Fagúndez, C. Vaucheret, N. Carnales, G. Rodrigo, O. Balcemâo, D. González, P. Grisolia, S. Techera, A. Picos, J. Caraballo, M. Lauber, D. Filippini, D. Roux, C. García Martínez, D.Estevéz, M. Mieres, H. Ferrer, F. Jara, J. Poncet, M. Lameiro. Ausente P. Didiano.





LOS PINGÜINOS

Los hechos que se narran y que tuvieran como eje al Coronel Aviador Admunsen Lipitor, retirado hace muchos años, permanecieron convenientemente limitados a los niveles jerárquicos más altos de la Fuerza Aérea. A pesar de ello, lo misterioso del asunto no tardó en trascender el área del Comando General, donde expresamente se prohibió hablar del tema, para extenderse en corrillos de mate, guardias, misiones de vuelo, encuentros deportivos y hasta en la propia Comisión de Damas.

Como admirador de Admunsen Lipitor, con el que me unía una buena relación amistosa aunque no fuéramos realmente amigos, siento la obligación de iluminar con mi modesto aporte, la oscura y desmedida fábula tejida alrededor de tan sorprendente personaje.

Admunsen Lipitor había nacido para el frío. Profeta del Continente Antártico todo su ser estaba diseñado para la misión polar. Quienes lo conocimos intimamente sabíamos que su cuerpo, de pequeña complexión, estaba enteramente cubierto por una espesa pelambre negra que se extendía por pecho y espalda y florecía con dobleces de alambre, en los nudillos de sus manos. Sólo su cabeza, de marfileños reflejos, permanecía extrañamente calva. Su andar, ligeramente oscilante, lo expusieron a gruesas bromas de sus detractores, los motes relacionados con palmípedos estaban, sin embargo, no muy lejos de una probable verdad científica. Mis propias experiencias junto a Admunsen Lipitor en la Antártida me demostraron que sus extremidades inferiores, carentes en absoluto de arcos plantares, estaban concebidas para moverse con increíble seguridad sobre superficies heladas. Otro dato relevante, aunque el Servicio de Sanidad de la Fuerza Aérea no lo reconozca, señala que en los exámenes médicos anuales, los índices de colesterol en sangre de Lipitor daban, invariablemente, cero. Agreguemos a esto su dieta excluyente a base de Krill que su buen amigo el Dr. Grillo le proporcionara en abundancia, para que los lectores saquen sus propias conclusiones. Esto explica uno de pocos excesos de Lipitor, hombre de reconocida mesura, me refiero al fuerte aroma a Old Spice, que según sus íntimos, se aplicara en forma de fuertes masajes: ocultar el pestífero olor a pescado que de otra manera hubiera frustrado su ascendente carrera.

Sus críticos maliciosos, pobladores de un país de clima templado, proclives a la pereza y la comodidad, deberían ver a Lipitor consustanciado con el entorno helado y los seres que lo habitan. Su interacción con los pingüinos es simplemente maravillosa. Solía pasar largas horas en su compañía.. Nosotros lo observábamos desde lejos, inmóvil en la planicie desolada en diálogo con esos estupendos ejemplares de pingüinos Emperador, los más grandes de la Antártida, algunos de los cuales sobrepasan el metro treinta de estatura.

La profunda tristeza de Admunsen en su último viaje era evidente. Algunos viejos antárticos aseguran que el pionero había desarrollado una fuerte relación con uno de los pingüinos que lideraban la colonia próxima a la Base Artigas y que, inclusive, se le había visto caminar muy juntos mientras Lipitor pasaba su brazo sobre los hombros de un fornido ejemplar de Aptenodytes Forstery, vulgo, pingüino Emperador.

Los lectores tomarán con la debida cautela este extremo que no ha sido posible verificar por quien narra.

Lipitor no pudo concretar su más caro anhelo: llegar al Polo Sur Geográfico en un trineo arrastrado por perros. Fue necesario que otro iluminado viniera en su ayuda. El Coronel Freud Bobadilla Freitas, bastante menor que Lipitor, conferencista de lengua aceitada, Master en Meteorología Antártica, Analista Esotérico y cineasta por vocación, contribuyó con su influencia para que ambos llegaran al acariciado sueño. El Hércules C-130 de la USAF los depositó a menos de cincuenta metros del punto. Las imágenes logradas por Bobadilla, quien filmó el acontecimiento , recuerdan otra inolvidable conquista universal : ...»un paso pequeño para el hombre...»

La banda sonora impacta por su realismo, los jadeos de Admunsen y Bobadilla, transidos por la emoción, semejan los dolorosos momentos de un alumbramiento. El abrazo final, las manos muy juntas agitando la bandera del terruño.

De regreso a la civilización continuó su prédica con insistente verborragia. No había audiencia pequeña para su encendido mensaje. Prefería los grupos de oficiales subalternos por la atención respetuosa, casi a pie firme, que prestaban a sus monólogos, pero, es justo decirlo, también arremetía frente a generales, comandantes en jefe, políticos y presidentes

Acusado por sus detractores de misógino impenitente, cuando no de peores infundios, Admunsen Lipitor fue tocado por la amorosa flecha de Cupido. La poderosa carga de Omega Tres que circulaba por sus venas lo hizo padre a una edad provecta y en un tiempo absolutamente record, según fuentes médicas de inobjetable confianza. No tardaron en circular versiones fantasiosas y porque no decirlo, mal intencionadas, de que el hermoso vástago, de delicadas formas oblongas y que fuera bautizado Scott, había sido concebido a la manera de los seres que que habitan el Mar de Weddell. Una gripe, excepcional en él, que siempre gozó de una salud de hierro y que lo alejaron de sus habituales presentaciones orales por un tiempo, dieron pie a la fábula.

Recordarán los lectores que los Aptenodytes Forstery no construyen nidos y que es el macho quien empolla sobre sus patas durante dos meses el huevo, protegiéndolo con su vientre y perdiendo del 35 al 45 por ciento de su peso. La evidente delgadez que mostraba Lipitor, por entonces convaleciente de su reciente enfermedad, alentó la intencionalidad burda de los réprobos que no descansaban, alentados por ciertas actitudes ligeramente extravagantes de Lipitor, convertido en una especie de Lawrence de Arabia de los hielos. Al pequeño Scotty, cuya antropomorfia recordaba vagamente a una pelota de rugby, solía vestirlo con un frac blanco y negro de delicada hechura en lugar del sencillo enterito de lana celeste que hubiera limitado las habladurías ovíparas de su orígen.

Su retiro, ocurrido años atrás, no había significado más que un discurso y un desfile en



... el pionero había desarrollado una fuerte relación con uno de los pingüinos que lideraban la colonia...

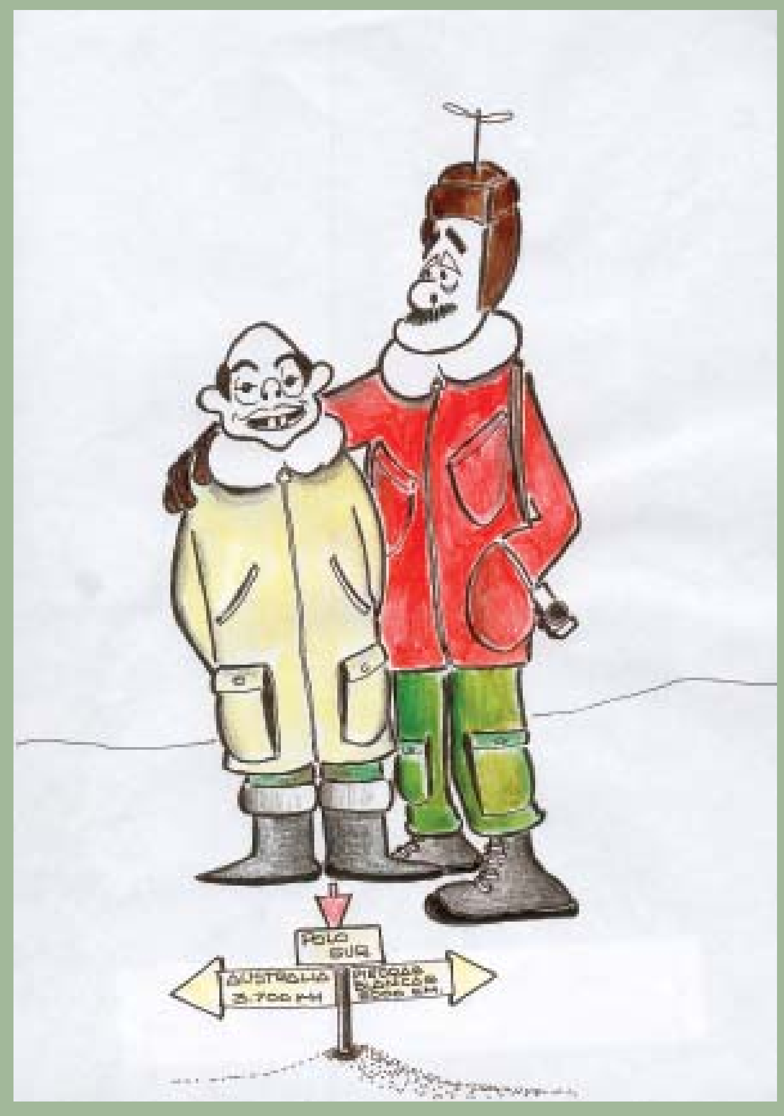
campos de la EMA. Mientras sus compañeros con ojos humedecidos aceptaban el hecho y el galvano, el rostro de Lipitor permanecía sonriente. El retiro como ausencia no figuraba en su lista de chequeo. Mañana volvería a los corredores del Comando buscando profanos que catequizar y sumar a sus huestes. Y lo haría pasado y traspasado mañana. Y los Comandantes en Jefe pasarían de ser sus antiguos jefes de curso a los aspirantes ingresados cuando el volaba los robustos morcillones del Grupo 3. Precisamente, estos Brigadieres, alguna vez jóvenes aspirantes del pionero y que recibían su visita diariamente, consideraron de particular importancia la reincorporación de Lipitor al servicio activo y su comisión fuera de fronteras para continuar su evangélica misión.

Los ingentes esfuerzos de los Oficiales Generales encabezados por el propio Comandante no alcanzaron el resultado esperado. El Instituto Antártico Uruguayo declinó el ofrecimiento de la Fuerza Aérea para que Admunsen fuera enviado con residencia permanente a la Base Antártica Gral. Artigas por razones administrativas. Las notas cursadas a toda la comunidad antártica donde se adjuntaba el abultado currículo de Admunsen, haciendose énfasis en que los gastos ocasionados por la eventual misión los cubriría la Fuerza Aérea, resultaron infructuosos. Desde Argentina a Rusia todos los jefes de misión lamentaron no poder aceptar la incorporación de Admunsen, a quien todos conocían, por atendibles causas de planificación estratégica.

La escala en el puerto capitalino del rompehielos británico H.M.S. Endurance repostando para su misión de ocho meses a la Antártida, renovaron las esperanzas del Comando General en torno al problema. En la recepción ofrecida en el Club Naval los Brigadieres del arma aérea se turnaron persuasiva y planificadamente, en convencer al Capitán de la Armada Real Trevor Woodhouse para embarcar a Lipitor en algún rinconcito de la nave. El cañoneo de las defensas inglesas con munición pesada de sucesivos faroles de Johny Walker, con la previa concertación económica de uno de los mozos, y la percepción de que el británico se escoraba visiblemente hacia la banda de estribor, convencieron a los aeronautas del éxito del ataque. Entre sonrisas cómplices se despidieron del marino que con sus ojos azules ligeramente rojizos, los miró alejarse en inestable formación buscando la salida.

Temprano en la mañana el adusto rostro del Comandante no podía ocultar su alegría. Cuando Admunsen Lipitor, como todos los días, golpeó tres veces en la puerta de roble de su despacho, lo hizo entrar con tal entusiasmo que detuvieron el verborrágico monólogo del pionero, intuyendo que algo pasaba. Cuando el Comandante descubrió el mate y termo que escondía detrás de su escritorio y le cebó uno con manifiesto gozo, la intuición se transformó en certeza. La puerta volvió a abrirse y el resto de los Brigadieres , con visibles muestras de alivio y simpatía, lo rodearon. Después, con su pétreo rostro a lo John Wayne, el Comandante en Jefe le dio la noticia.

En la tranquilidad de su hogar, meticuloso y sobrio, Admunsen preparaba su equipaje. Pocas cosas en su bolso de viaje, lo imprescindible, el envase especial de dos litros de Old Spice, la bolsa de talco astringente que limitaba la humedad de su pilosa cobertura corporal y tres fotos tamaño postal. Lipitor y señora con el pequeño Scotty y su gracioso frac blanco y negro. Lipitor y Bobadilla abrazados en el polo agitando una banderita uruguaya. Lipitor y Morena frente a un Fairchild en ocasión del traslado de Peñarol a la Argentina. Completaban su equipaje tres CD con los mejores goles del equi-



... los jadeos de Admunsen y Bobadilla semejan los dolorosos momentos de un alumbramiento.

po carbonero en su gloriosa historia. Las voces de Solé, Victor Hugo, Pinto , Kesmann para confortarlo en la interminable noche polar. Y a sus camaradas de invernada.

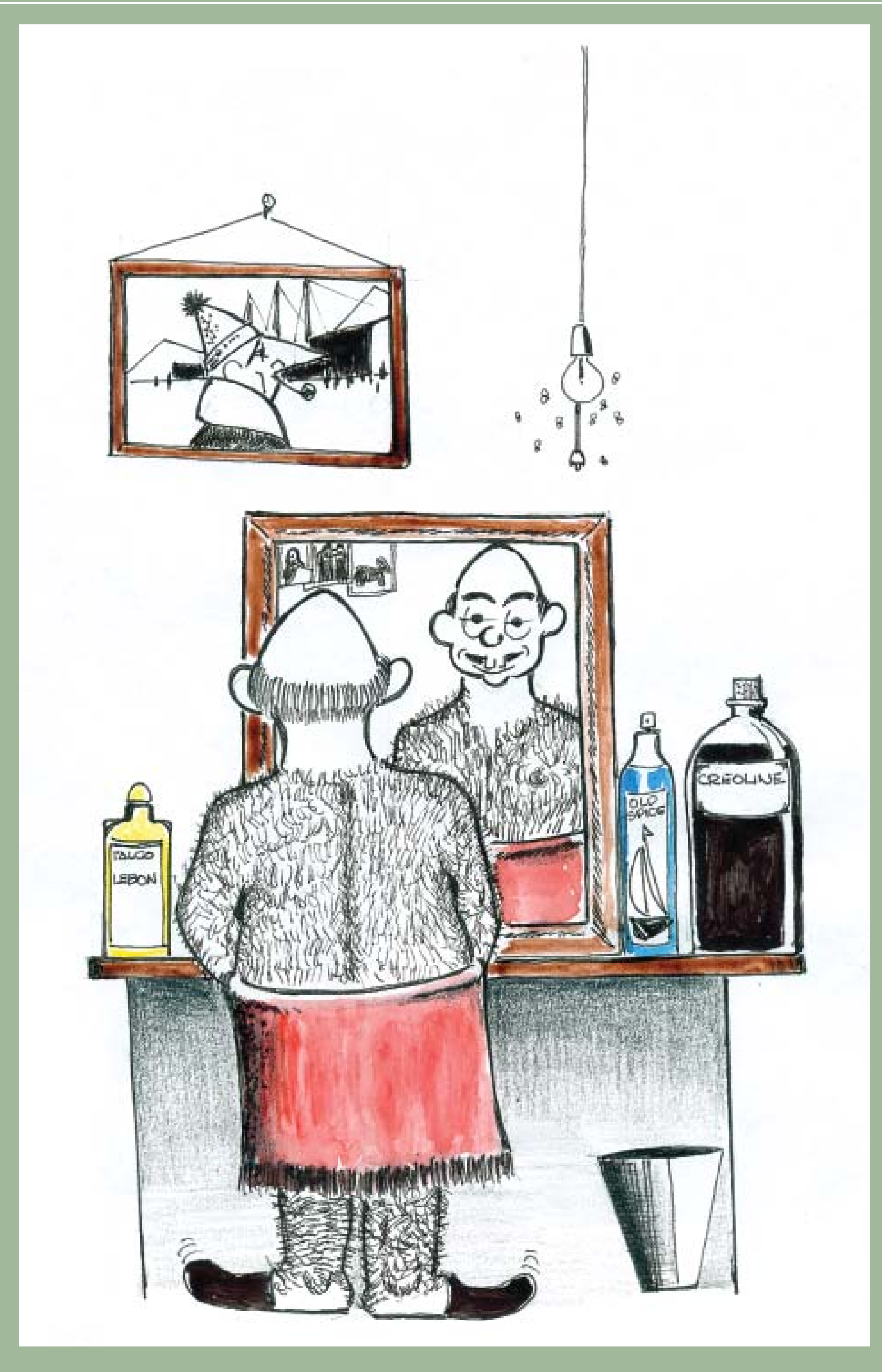
La partida del H.M.S. Endurance, una semana después, sin que mediara siquiera un saludo protocolar por parte del Capitán Trevor Woodhouse, tomó por sorpresa al Comando de la Fuerza Aérea. Indignados ante la actitud británica no tuvieron más remedio que aceptar lo equivocado de sus optimistas presunciones.

Mientras la estela del rompehielos se perdía en el Atlántico con el mismo número de tripulantes de su arribo, Admunsen Lipitor ingresaba, como todas las mañanas a la luminosa estructura vidriada del Comando.

A partir de entonces los hechos se tornan confusos. Como biógrafo- voluntario y no autorizado- del egregio, tuve serias dificultades para seguir el desarrollo de los acontecimientos. No hablaré de censura ya que ninguna orden escrita fue emitida en ese sentido, pero sin duda se había impuesto una limitación al tema. Debí recurrir a fuentes extraoficiales, comentarios recogidos aquí y allá y en especial en las reuniones culturales del Grupo Simbólico 346 notablemente preocupados por las alternancias del caso Lipitor, orador vitalicio del excelso grupo, quien había faltado, llamativamente, a las dos ultimas reuniones.

El rumor más consistente hablaba de la llegada al país de cuatro pingüinos Emperador que serían ubicados en un habitat especialmente diseñado en terrenos del Museo Aeronáutico. La supervisión de lo que parecía ser un enorme iglú estaría a cargo de Admunsen Lipitor. El propio John Wayne, entrañablemente unido a aquel, había tomado la decisión ante la profunda depresión y deterioro físico evidente que mostraba el pionero.

La gestión no había sido nada sencilla. Convencer a la Comunidad Antártica y sus severas normas de protección a la fauna para que autorizara el retiro de esos ejemplares, requirió de su mejor empeño. Permisos ministeriales, veterinarios, medioambientales y municipales, debieron ser obtenidos antes de que se diera la orden de captura a la Base Antártica Gral. Artigas. Mis intentos para hablar personalmente con el Comandante fracasaron. Lo mismo sucedió con una solicitud de visita al edificio que se construía en el Museo. Desde la Avenida Centenario, donde me detuve muchas veces, y aún en las laterales, la construcción permanecía fuera de la observación directa protegida por una cubierta de chapas de zinc. Nunca observé presencia alguna de personal trabajando



... el envase especial de dos litros de "Old Spice", la bolsa de talco astrin-gente que limitaba la humedad de su pilosa cobertura corporal...

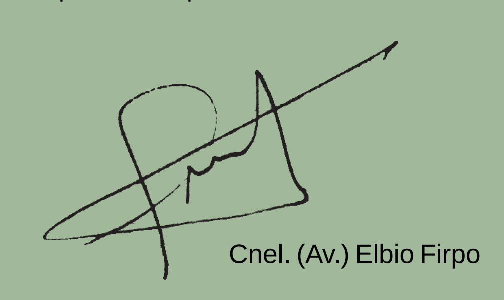
por lo que supuse que las obras estarían, por lo menos, próximas a su fin. Tampoco a Lipitor que se suponía supervisaba la parte técnica y la decoración del recinto. La fecha de arribo de los ejemplares antárticos permanecía en secreto. El Hécules había cumplido su última misión a la Antártida y nada había trascendido. La ausencia de Lipitor no parecía preocupar a nadie y un manto de silencio, como una espesa niebla, cubrió el asunto.

La noche que ingresé subrepticiamente al Museo Aeronáutico saltando sobre un viejo alambrado buscando respuestas a un enigma que acaso solo estuviera en mi imaginación, me expone a responsabilidades disciplinarias y penales que aceptaré con alivio.

La muerte de de Rashomon Umpierrez, octogenario, sargento retirado y último sereno del Museo, me libera del compromiso moral de haber callado tanto tiempo sin temor a perjudicarlo. Bajo las alas del B-25 me entregó las llaves. Soplaba una brisa fría y desde algún lado de la oscuridad reinante chirriaba un alerón flojo. No dejé que me acompañara. Ya bastante lo había comprometido. Una luz blanca atenuada por las chapas que lo rodeaban, se filtraba desde edificio al que me acerqué pisando sobre el pasto crecido procurando no hacer ruido. Con mucho cuidado abrí un espacio entre dos chapas de zinc y quedé frente a la puerta. Pese a mi excitación advertí que esta, como todo el conjunto , parecía estar constituída por un duro polietileno blanco. Introduje la llave. La puerta, imponente como la de un laboratorio espacial, se abrió lentamente. Ante mis ojos se extendía un paisaje antártico de circular perspectiva. Un cielo gris sobre un mar congelado y en el extremo de esa enorme pantalla dibujábanse, distantes, las construcciones de la Base Artigas.

Los descubrí en el límite de la explanada de hielo pulido que se extendía frente a mi. Imponentes e inmóviles, los cuatro Emperadores permanecían muy juntos mirándome fijamente como si mi presencia hubiera interrumpido la trascendente charla que sostenían. Estúpidamente- tal fue mi sorpresa-balbucee un buenas noches. El silencio era total, apenas lo interrumpía el apagado sonido de un motor eléctrico que supuse mantenía la baja temperatura del recinto. Volvía sobre mis pasos cuando unos golpes suaves y rítmicos como de paletas pegando en el suelo me hicieron girar la cabeza… plap… plap… plap… plap… Por detrás de un montículo de nieve, real o fabricado, un quinto pingüino venía directamente hacia mí. Se detuvo bajo el cono de sombra que proyectaban las luces del techo. La cabeza y parte del cuerpo en la penumbra. Admiré su sólida estructura de formas redondeadas, el brillante plumaje, las patas poderosas. Sentí su mirada inteligente evaluando mi presencia. Después avanzó, tan cerca como se lo permitía el grueso cristal que nos separaba. La luz de mercurio lo iluminó completamente. Sobre el largo pico entreabierto en una sonrisa, la cabeza, brillante y pelada como una bola de billar, se erguía victoriosa.

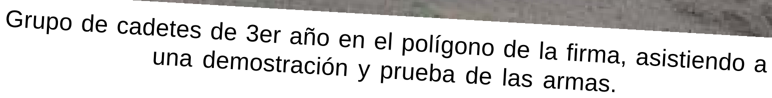
Un aroma penetrante e inconfundible a « Old Spice» se esparcía en el ambiente.



Cnel. (Av.) Elbio Firpo

Exhibición de pistolas Glock




Grupo de cadetes de 3er año en el polígono de la firma, asistiendo a una demostración y prueba de las armas.

Nacimiento y ejecución del Comando General de la Fuerza Aérea propuesto e impulsado por el Brig. Gral. (Av.) Conrado A. Sáez.

Tte.1º (Av.) Juan Maruri

En los primeros meses del año 1960, la Inspección General de la Fuerza Aérea tenía su sede en dos inmuebles arrendados, en la esquina de la Av. Uruguay y la calle Yí, totalmente alejado del ambiente aeronáutico.
En esa época el inspector General era el Brig. Conrado A. Sáez hombre ejecutivo, de gran capacidad de trabajo y siempre imbuido de gran espíritu de vuelo, adquirido desde que comenzó a volar en los legendarios biplano Avro 504K de motor rotativo, a principios de los años 30 del siglo pasado.
Ese espíritu de vuelo tan especial lo sustento siempre, mientras se mantuvo en actividad, volando en todas las maquinas de la dotación de la Fuerza Aérea como piloto, incluido helicóptero. Justamente en tanto ejercía el cargo de Inspector General interino como Coronel y, a partir del 22 de marzo de 1960 como Inspector General, al haber ascendido a Brigadier por concurso, había comenzado el curso de piloto de helicóptero Bell H-13G y varias mañanas en la semana se hacia un tiempo para ir a volar al histórico aeródromo militar " Cap. J. M Boiso Lanza", donde estaba asentado el agrupamiento provisorio de búsqueda y rescate con sus dos helicópteros Bell H13 G.
En una de esas mañanas en que iba a recibir instrucción, comunicó a los jefes de las unidades que estaban instaladas en el referido aeródromo (quienes como correspondía acudían a recibirlo, que eran: el Director General de la Dirección General de Talleres Almacenes Generales y servicios, el Coronel Dante Paladín, el Director de la Escuela Técnica Aeronáutica, el Tte. Cnel. Humberto R Bía y sus subdirectores) que en dicho predio se construiría el edificio general de la inspección General de la F.A.
Luego d elanzada esta idea que sorprendió a los presentes y dando muestra a la energía que lo caracterizaba, adelanto la noticia de que una semana después se comenzarían los trabajos, luego que Don Gerardo Dotti, mecánico precursor ex jefe de los talleres de la vieja Escuela Militar de Aviación, a la sazón funcionaria de PLUNA, marca el sitio para los cimientos, como la había hacho 30 años antes para el entonces Director de la Escuela militar de Aviación Tte.Cnel. Cesáreo L. Berisso, cuando levanto asentado en barro quella añeja institución y que hoy, monumento histórico, sirve como cuartel de la Brig.. Aérea 3.
Ese fue el origen del actual edificio del actual edificio del comando general de la Fuerza Aérea que se inauguro a las 11 de la mañana del 17 de Marzo de 1962, con la presencia del Señor Presidente del Consejo Nacional de Gobierno, escribano Faustino Harrinon y altas autoridades civiles y militares.
Este edificio que solamente era la planta baja de lo que es hoy el Comando General de la Fuerza .Aérea. y que esta situado de este a oeste, fue diseñada por el arquitecto director(C.T.) Jorge Steineck del servicio de arquitectura militar, el encargado de las obra fue el May. (P.A.M.) Luis Charquero, el encargado de la parte financiera era el Cnel. (Adm.) Horacio Enciso (Ex. P.A.M.), quien efectuaba las sub contrataciones, compraba materiales, etc., todo elos inspirados de un gran entusiasmo promovido y provocado por la ejecutividad, del Brig. Sáez, notable hombre de acción.
A fin de decorarlo interior y exteriormente, con el propósito de quitarle la frialdad neutral de una nueva edificación levantado en medio del campo casi sola, y, darle un significado aeronáutico, se contrato al escultor y pintor nacional don Lincon Presno, quien plasmó un mural interior frente a la entrada principal, en base a piedras de mármol negro y aluminio, a semejanza de un perfil alar y, en el exterior, pared éste, con piedras de mármol blancas y negras.
Para acceder al reciente edificio hubo que hacer un nuevo camino y otra entrada sobre la Avenida Don Pedro de Mendoza; por aquellos días se finalizaba la repavimentación de la Avenida 8 de Octubre, obra que fue realizada por la empresa de los Ingenieros Sampson y Serrato, que fue quienes se les encargó dicho trabajo.
Luego que se puso a funcionar el flamante inmueble, fue necesario ornamentar sus alrededores, por lo cual el Inspector General usando sus influencias logró captar la ayuda de un técnico del Vivero Nacional, quien dirigió la plantación de las diferente especies de árboles nobles que hoy hermosean sus alrededores.
Así mismo merced a sus contactos en el ámbito de la administración pública y privada, consiguió la donación para la Inspección General de un busto de bronce del Gral. Artigas, obra del escultor nacional don José Belloni, que fue colocado en el sitio en que hoy se encuentra la estatua de nuestro prócer, debido a la inspiración de don Juan Luis Blanes, hijo del pintor de la patria.
En el marco de los festejos del Día de la Fuerza Aérea del año 1965, que comenzaron el 15 de marzo con un plan de Acción Cívica en el poblado de la Laranjeiras, Departamento de Tacuarembó; continuaron el día 16 en el Aeródromo Militar "Cap. J. M. B. Boiso Lanza", con la inauguración de la segunda planta del edificio de la Inspección General de la Fuerza Aérea, obra comenzada y realizada en un poco más de seis meses, ceremonia en la cual se contó con la presencia del Presiden-

te del Consejo Nacional de Gobierno Dr. Washington Beltrán y los Consejeros señores Alejandro Zorrilla de San Martín y el pionero de la aviación Gral. (P.A.M.) Oscar D. Gestido. En la oportunidad resaltó el hecho con un discurso el Inspector Gral. Brig. Sáez, que en esos días cumplía el sexto año al frente de la Fuerza Aérea Militar (como se denominaba). Todavía el Brig. Sáez estuvo un año más comandando la institución, período en el cual se finalizó de honrar interiormente y exteriormente al nuevo edificio.

Recién en Agosto de 1979 se comenzó a levantar el ala perpendicular a la original, construcción que demoró dos años en terminarse.

El Brig. Gral. (Av.) Conrado A. Sáez, como se pudo advertir fue el ideólogo, constructor y diseñador del edificio de la Inspección General de la Fuerza Aérea, transformado más tarde en Comando General de la Fuerza Aérea, todavía sin su ala perpendicular que se agregó entere 1979 y 1981.

Dicho edificio, merecería que llevara el nombre ilustre del extinto Brig. Gral. (Av.) Conrado A. Sáez, cuya biografía se adjunta, en la cual se puede colegir que no sólo fue una personalidad en la vida militar y aeronáutica, sino igualmente lo fue en la actividad privada, donde se le consideró en diferentes ámbitos y en el deporte nacional, con personal de estaque en la dirigencia de clubes y asociaciones, siempre en carácter puramente honorario, todo lo cual fue tenido muy en cuenta en el día de su retiro, dado el homenaje popular multitudinario que se le brindó en el Parque Hotel de Montevideo en mayo de 1966, por diversas instituciones y federaciones que acercaron ese día su reconocimiento, y traducido en plaquetas, medallas, pergaminos y banderines.

Brigadier Gral. (Av.) Don Conrado Sáez

Nació en Rosario Departamento de Colonia, el 23 de Septiembre de 1906.

Cuando aún era pequeño sus progenitores se radicaron en San Carlos, Maldonado en razón de las tareas de su padre Don Conrado Sáez, quien fuera ejemplar ciudadano y distinguido hombre público. Se le consideró carolino y fue íntimamente apreciado por sus habitantes, entre los cuales se contaba su señora madre, Doña Elisa Borrás de Sáez.

Ingresó en la Escuela Militar el 1º de Marzo de 1925 y egresó con el grado de Alférez de Infantería el 4 de Febrero de 1930.

En Setiembre de ese mismo año se presentó a la Escuela Militar de Aviación en la cual fue aceptado como alumno del Curso de Pilotaje de Oficiales, comenzando la actividad de vuelo el día 29 de dicho mes. Culmina el citado curso de pilotaje junto con siete oficiales el 22 de Diciembre de 1931.

En esa época la Escuela Militar de Aviación en la faz de adiestramiento de los alumnos pasaba por un mal momento debido a la obsolencia de su material de vuelo, ya que aún estaba en uso los venerables AVRO 504K de motor rotativo, lo cual retardó la finalización del Curso de Aplicación o superior. No obstante todavía no haberse graduado como Piloto Aviador Militar, el 26 de Marzo de 1934 al aprobarse la Ley de Cuadros del Ejército que incluyó el Escalafón de Aeronáutica, motiva al Tte. 1º Sáez, inducido por su amor a la aviación, a ingresar junto con 17 oficiales que encabezaba el Cnel. Cesáreo L. Berisso a la nueva Arma, que se crearía el 31 de Diciembre de 1934 recibe el brevet Nº 31 de Piloto Aviador Militar.

Sui primera misión como P.A.M. tuvo lugar pocos días más tarde, al ser enviado antes de finalizar 1934 a las ciudades de Artigas y Tacuarembó en el fin de cumplir vuelos de reconocimiento, ante la posibilidad de que estallara un movimiento revolucionario, como ocurrió en enero de 1935.

En el mes de marzo de 1935, vuelve a la normalidad la rutina de la Escuela; el Tte. 1º Sáez forma parte en ese año como piloto de la Escuadrilla de Información del Grupo Mixto (ex Escuadrilla Mixta de Observación y Bombardeo), volando aviones Potez, D.H. Tiger Moth, Hanriot H-431 y Junkers A-50.

Al establecerse la Aeronáutica Militar el 31 de diciembre de 1935, luego de la separación de las unidades recientemente creadas a partir de abril de 1936, el Tte. 1º Sáez continúa como Piloto de Escuadrilla de Información pero de la Base Aeronáutica Nº 1; a su vez imparte instrucción de vuelo en el Curso de Aplicación.

El gobierno del Reino de Italia donó un avión Breda 79S cuadriplaza, monomotor, a la aviación civil recientemente establecida, al que se le matriculó CX-AAU. Con el citado aparato el Cap. Sáez efectuó un vuelo con pasajeros hasta Río de Janeiro y regresó, entre los días 5 y 17 de abril de 1937, sin inconvenientes.

Semana más tarde, en el mes de Junio, con motivos del Centenario de Salto, se realizó en esa ciudad el primer festival aéreo del interior del país, la Aeronáutica Militar estuvo presente con aviones Potez 25, Tiger Moth y el D.H. Dragon Rapide; uno de los primeros; el Nº 9, fue piloteado por el Cap. Sáez llevando como pasajero al escultor nacional Edmundo Prati, autor del gran monumento al Gral. Artigas en aquella capital departamental que se inaugurará en 1938. Durante los días del festival el Cap. Sáez realiza demostraciones acrobáticas en D.H. Tiger.

Pero es al comienzo del año siguiente de 1938, cuando el Cap. Sáez cumple una misión de vuelo en el Stinson Nº 1 acompañado por el Dr. Octavio P. Gravanzola y el mecánico Sgto. Adso. Justo M. Sánchez que siempre será recordada, sobre todo por los argentinos. El 10 de enero de 1938 identifica en el paraje Itacumbú, departamento de Artigas, el lugar de la tragedia aérea ocurrida durante una tormenta, el día anterior a un avión Lockheed bimotor de la Aeronáutica Argentina, en vuelo entre Paso de los Libres y Buenos Aires, en el cual perecieron cuatro tripulantes y cinco pasajeros, uno de ellos el hijo del Presidente de la República Argentina Gral. Agustín P. Justo. Aterriza a mas treinta cuadras del lugar, debido a que estaba anegado por el agua que seguía cayendo; desde allí tras procurarse un bote, logró remontar el crecido arroyo Itacumbú y llegó al sitio de la catástrofe, constatando su magnitud, sin vestigios de vida. Regresó al Stinson desde el que, por medio de un trasmisor portátil, dio cuenta de los hechos a Salto, donde estaban el D.H. Dragon Rapide y dos Potez 25 con equipos de radio. Volvió a punto del accidente, arribando a dicho paraje extenuado por el esfuerzo; allí fue hallado por las primeras partidas de auxilio, que habían salido por tierra la noche anterior. El trágico suceso no terminó así párale Cap. Sáez, regresó al avión y partió para la cercana localidad de Tomás Gomensoro desde donde trajo dos pasajeros a Itacumbú, retornó a T. Gomensoro pernoctando en el poblado con el Dr. Gravanzola y el mecánico. Al otro día voló a Monte Caseros en Argentina, con el fin de entregar una corona de flores en nombre del Presidente de la República; en ese mismo día emprende la vuelta hacia Durazno, pasando por Bella Unión. Finalmente llega al Aeródromo de Boiso Lanza el día 12.

El Ejército Argentino agradeció el hidalgo gesto del Cap. Sáez, al hacerle entrega el 24 de abril de 1938, en la representación diplomática del país hermano, de una reproducción en bronce de la estatua ecuestre del General don José de San Martín (la que se encuentra en el Museo Aeronáutico), en cuya base tiene la siguiente leyenda: “EL Ejército Argentina al Señor Capitán Aviador Conrado Artigas Sáez por su destacada y noble interés en la búsqueda del avión argentino accidentado en Itacumbú el día 9 de enero de 1938”.

Al inaugurarse al 9 de enero de 1939, a un año de la tragedia de Itacumbú un monumento en dicho paraje, el Cap. Sáez fue designado Jefe Interino de la Base Aeronáutica Nº 2, teniendo esta como asentamiento provisorio el cuerpo Nº 3 del Hangar5 en el Aeródromo Militar “Cap. J. M. Boiso Lanza con todo el personal navegante ya nombrado y poco des-

pués los técnicos, el personal subalterno y los aviones. Mientras tanto se iba finalizando en el Aeródromo Militar "Tte. 2º M. W. Parallada" el Hangar, que hoy sirve a la Escuadrilla de Enlace, más una construcción precaria denominada "Pabellón de los Servicios". A mediados de 1940 el Cap. Sáez no veía el día en lograr mudarse a la cuidad de Durazno, a fin de independizar totalmente su unidad; las circunstancias no le eran propicias y los días pasaban sin tomar esa resolución. Finalmente el día llegó y fue el 10 de Julio de 1940, determinación casi heroica la de trasladar hombres y máquinas a una base prácticamente sin infraestructura. El propósito de esta decisión fue incitar su pronto acondicionamiento con este hecho consumado, como ocurrió. En el citado día (hoy fecha institucional de la Brigada Aérea 2) volaron a Durazno: 3 D.H. Tiger Moth, 2 Potez 25 y 2 RO 37 Bis uno de estos últimos al mando del Cap. Sáez. El personal navegante usó como su alojamiento el "pabellón de los servicios"; el Jefe de la Base instaló su Comando en una construcción anexa al Hangar del lado norte, usándolo como alojamiento; tiempo después se alquiló una casa en la ciudad de Durazno. Esto nos da una noción del empuje, el brío y el dinamismo que siempre caracterizó al Brigadier Sáez.

Semanas más tarde es enviado a la República Argentina con el fin de efectuar estudios de perfeccionamiento técnico en cursos de vuelo por instrumentos, vuelo nocturno y adaptación a diferentes tipos de aviones, en el Centro de Instrucción de Aviación del Ejército. Regresa en Marzo de 1941, asciende a Mayor y es confirmado como Jefe de la Base Aeronáutica Nº 2.

El 15 de Diciembre de 1941 la República Argentina le otorgó el título de Aviador Militar "Honoris Causa".

La base Aeronáutica Nº 2 en 1942, a pesar de las carencias en cuanto a infraestructura, su organización, despliegue y entrenamiento, marcaban al ritmo casi normal de una veterana Unidad, consustanciada con Durazno y su población.

EL ejemplo más contundente fue el Comité que se formó para donar y hacer entrega del primer Pabellón de Guerra, en ceremonia que se cumplió el 19 de Diciembre de ese año; último y más importante evento durante la jefatura del May. Sáez.



El 19 de Febrero de 1943 al May. Sáez se le confió la Dirección General de la Dirección General de Talleres, Almacenes Generales y Servicios, en un momento crucial, cuando aún se continuaba recibiendo, armando y probando los nuevos aviones desde los Estados Unidos, con otra tecnología más moderna y diferente al material europeo.

Además del citado cargo, se le designó en forma paralela para integrar la Comisión de Experiencias y Recepción de Material y Armamento. Por otra parte en esos meses de 1943 se comenzaba a transformar P.L.U.N.A. S.A. en Sociedad de Economía Mixta, por lo cual fue necesario componer una Comisión para inventariar su material de vuelo y repuestos, siendo él uno de sus integrantes. Al mismo tiempo, nunca descuidó su entrenamiento de vuelo, volando todos los aviones de la Aeronáutica Militar e, igualmente, oficiando como Instructor de vuelo por instrumentos.

Ascendió a Teniente Coronel con fecha 1º de febrero de 1945, continuando como Director General hasta el 27 de Marzo de 1947, cuando al Poder Ejecutivo lo nombra Agregado Militar Aeronáutico a la Embajada de Uruguay en los Estados Unidos; ocupando el puesto de 2º Jefe de la Misión Militar Uruguaya en Washington e integra también la Junta Interamericana de Defensa como Delegado Militar Aeronáutico.

Ya con el grado de Coronel a partir del 1º de febrero de 1949, es destinado el 1º de agosto de 1950 en la Dirección General de la Aeronáutica Militar como Jefe de Estado Mayor.

Al crearse el 4 de Diciembre de 1953 por la Ley 12.070 la Fuerza Aérea Militar, el Cnel. Sáez fue nombrado el 20 de enero de 1954 Jefe de Estado Mayor General de la Fuerza Aérea.

El 28 de Febrero de 1955 el Cnel. Sáez pasa a situación de retiro obligatorio por comprenderle los artículos 11 de la Ley 12.070 y 333 de la Ley 10.757 Orgánica Militar. El retiro había sido previsto el año anterior, ante lo que se creyó una situación injusta para este distinguido oficial superior, al aplicarse la Ley en forma indiscriminada (aunque así debe ser) y por primera vez, en momentos en que el Ministerio de Defensa Nacional estudiaba una Ley Orgánica que armonizara las Fuerzas Armadas con el de transición de vivía la Fuerza Aérea, novel rama de ellas, es que el 22 de diciembre de 1954, se envió un mensaje y proyecto de ley por el cual se reincorporaba a los cuadros activos al Cnel. Sáez, sin haber sido tratado en esa legislatura que terminó el de febrero de 1955. Más adelante el 15 de abril de 1955 el Poder Ejecutivo remite otro proyecto de Ley a la Asamblea General Legislativa reincorporando al Cnel. Sáez fuera de cuadros, el cual tendrá andamiento en 1956.

Mientras se dilucidaba su situación militar, el Cnel. Sáez que siempre estuvo vinculado al deporte, ahora con más tiempo se fue integrando a él con mayor ahínco, siendo electo Presidente de la Federación Uruguaya de Boxeo; además en 1956 en las elecciones del Centro Militar fue elegido Presidente.

Según la ley del 9 de enero de 1956, por la sustitución de los artículos Nos. 11 y 12 de la ley Nº 12.070 se reincorporo al Cnel. Sáez, con fecha 28 de Febrero de 1955 de esta manera se reparaba su situación.



La reincorporación a los cuadros activos de la Fuerza Aérea del Cnel. Sáez luego de un año en que estuvo alejado de la institución, creo en los mandos una situación ambigua dada su jerarquía y trayectoria. Es así que los cargo que se le confiaron fueron en Comisiones y Asesoramientos, para finalmente Inspector de Escuelas y Cursos el 11 de Diciembre de 1958.

El 30 de Noviembre de 1958 tuvieron lugar las elecciones nacionales, con el consiguiente cambio de las autoridades del Poder Ejecutivo el día 1º de Marzo de 1959. en esa jornada fue designado Inspector General Interino de la Fuerza Aérea el Cnel. Conrado A. Sáez. Al ascender con fecha 1º de Febrero de 1960 al grado de Brigadier , fue nombrado Inspector General de la Fuerza Aérea, cargo que desempeñó hasta el 1º de febrero de 1966.

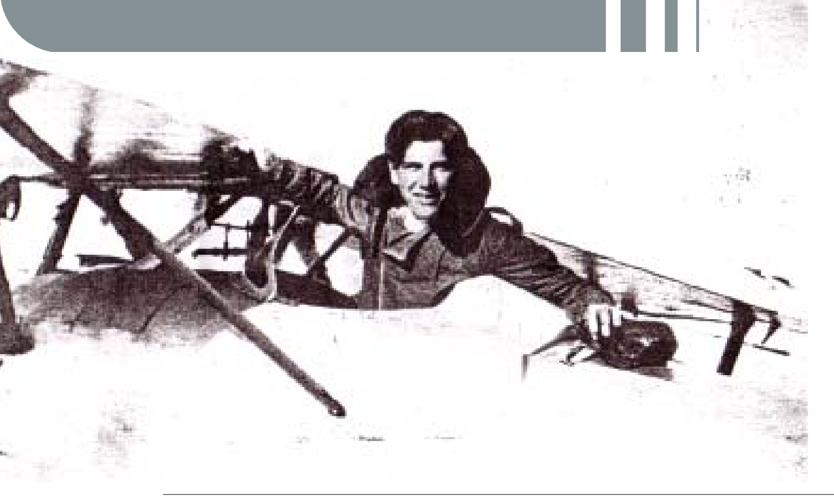
En ese largo período de siete años al frente de la Fuerza Aérea Militar (solamente Sobrepasado en la época heróica, por el entonces Tte. Cnel. Cesáreo L. Berisso como director de la Escuela Militar de Aviación 1922-1931). Puede decirse que la institución va consolidando su organización general, para así poder cumplir con mayor efectividad los cometidos que su misión le impone. Esto va produciéndose paulatinamente de acuerdo a las circunstancias y necesidades de cada situación y a la evolución lógica que va teniendo dentro del contexto de las Fuerzas Armadas. Nos atrevemos a asegurar que el Brig. Sáez durante su comando sentó las bases de la naciente Fuerza Aérea, modernizando y recreando su organización como por ejemplo: la creación en 1959 de Centro de Instrucción y Entrenamiento en la Base Aérea Nº 2; la creación en 1959 del Servicio de Adiestramiento y Suministros de la Fuerza Aérea (S.A.S.F.A); la realización de los Cursos de Pasaje de Grado en la E.C.E.M.A.; la creación 1959 de la Comisión Calificadora de Servicios Militares y el Tribunal Superior de Ascensos y Recursos de la F.A.; mudanza en 1960 de los Servicios de Mantenimiento a Carrasco; 1961-62 creación de la Banda de Músicos de la F.A. en Boiso Lanza; levanta en 1961-62 el edificio de la Inspección General de la F.A. en Boiso Lanza; creó en 1962 la Jefatura de Aeródromo (Primeros Orígenes de la Brigada Aérea III); organiza en 1962 el servicio de Comunicaciones (luego de Comunicaciones y Electrónica); muda en 1963 al Grupo de Búsqueda y Rescate a Carrasco; crea en 1964 el Tribunal General de Honor y Tribunal Especial de la Aviación Militar se dejo de conmemorar frente a la estatua “A la Aviación Vanguardia de la Patria”, para realizarse en la tumba del Capitán Boiso Lanza en el Cementerio Central; se organiza en 1964 el Estado Mayor General; nace en 1964 la vocación antártica en la F.A. con la constitución de una Comisión que estudiará un vuelo al Polo Sur, propuesto por el Tte.2º Roque Aita; se organizó el primer grupo de paracaidistas; se integran en 1965 los Comandos Aéreos.

Por lo preceptuado en el artículo 12 de la Ley Nº 13.145 del 9 de Julio de 1963, pasó a situación de retiro obligatorio con fecha 17 de febrero de 1966, luego de una larga carrera en las Fuerzas Armadas de casi cuarenta y un años.

Fuera del ámbito de la Fuerza Aérea, el Brig. Sáez como se adelantó fue muy especialmente considerado en el deporte nacional, habiendo sido como vimos, Presidente de la Asociación Uruguaya de Boxeo; electo el 25 de Enero de 1964, Presidente del Club Liverpool de Fútbol por el período 1964-1965; electo Presidente en 1966 de la Asociación Uruguaya de Fútbol; en ocasión del Campeonato Mundial de Fútbol de 1966 en Inglaterra, fue a Wembley representando al balompié celeste ante las autoridades británicas y la F.I.F.A. Fue el impulsor de la creación del Museo del Fútbol, primero en el mundo.

El Brig. Sáez fue condecorado por varios gobiernos extranjeros. El Poder Ejecutivo a solicitud de la Fuerza Aérea Uruguaya le otorgó el 17 de Marzo de 1979 la medalla “Al Mérito Aeronáutico”.

Falleció el 16 de junio de 1980.



Luis Tuya,
un piloto uruguayo en los cielos del Chaco y España

Licenciado Alberto del Pino Menck
Miembro de Número Fundador de la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay

Su pasaje por la Escuela Militar de Aviación

Luis Tomás Tuya Martínez, nació el 6 de julio de 1907 en el *"Duraznito"*, establecimiento rural de Mercedes, propiedad de sus padres Luis Tuya y Leila Martínez.
Su temprana afición al vuelo, al parecer comenzó a los cinco años, motivada por la presencia en la ciudad de Mercedes del aviador Bartolomé Cattaneo. Este aeronauta, tripulando un avión Bleriot, permaneció unos días en dicha capital departamental, realizando exhibiciones acrobáticas y cobrando a los pasajeros - el pequeño Luis Tuya fue uno de ellos - que quisieran acompañarlo en sus vuelos.
Años después, contra la voluntad de su padre, nuestro biografiado contando ya con 20 años, acude en 1928 al realizarse un cuarto llamado para un curso de pilotaje de tropa en la Escuela Militar de Aviación, cuyos primeros brevets ya se habían concedido en 1926. Entre otros, se presentaron Luis Tuya, Alfonso Izarra, Felipe Aldama y Atahualpa García Montejo. De éste último, se conocen gran número de anécdotas que lo acreditan como un personaje casi folklórico.
Comenzados los vuelos, Tuya realizaría el primero el 3 de marzo de 1928, tripulando en esa ocasión el AVRO 504K Nº 1 acompañado por el Teniente 1º Mariano Ríos Gianola. Posteriormente realizó unos cuantos vuelos en Morane-Saulnier Type 35 con el Capitán Carlos De Anda como instructor, comenzando la instrucción de vuelo con el Capitán Hernán S. Barú volando en avión AVRO 504K, realizando la mayoría de sus experiencias en el Nº 16.
Destacamos que el referido grupo de pilotos de tropa - que ingresaron como soldados - fueron hechos "cabos honorarios" mientras recibían el adiestramiento.
El 24 de octubre de 1928, Tuya efectúa su primer vuelo "solo" en el AVRO 504K Nº 16, luego de dos inspecciones que no logró pasar. El día 6 de diciembre comenzó los exámenes de vuelo, finalizándolos luego de tres vuelos. Sin embargo el 25 de diciembre solo recibe el brevet de Piloto Aviador (Nº 22) el soldado Alfonso Izarra. Recién el 15 de marzo de 1929, el resto del grupo de alumnos del Curso de Piloto de Tropa reciben sus correspondientes brevet de Piloto Aviador, obteniendo Tuya el Nº 26. Enseguida comienza el curso de Aplicación para la obtención de su brevet de Piloto Aviador Militar pero abandona la Escuela Militar de Aviación en abril de 1929. Tuya había volado en el instituto, un total de 58 horas con 40 minutos, finalizando de esta manera su breve pasaje por la Aeronáutica Militar uruguaya.

Piloto en la guerra del Chaco

Sobre su pasaje por la guerra ocurrida entre los países hermanos de Paraguay y Bolivia durante 1932-1935, existe bastante información brindada por numerosas publicaciones paraguayas.
Aunque no podemos precisar con exactitud cuando comienza a revistar en la aviación militar paraguaya, actúa activamente en la guerra formando parte de la Escuadrilla de Reconocimiento y Bombardeo formada por los robustos biplanos franceses Potez 25, iguales a los que poseía nuestra aeronáutica militar en esos mismos años.
Según Abdón Álvarez Albert, ex oficial de la aviación de caza paraguaya en el Chaco, Tuya completó su preparación con el Capitán José María Fernández y con el grado de Teniente 1º "Honoris Causa", figuró junto a Benito Sánchez Leyton, otro uruguayo, entre los oficiales pilotos extranjeros que lucharon por el bando paraguayo en la contienda chaqueña. (2 argentinos, 1 ruso blanco, 1 italiano y 2 uruguayos)
Conquistó fama de valiente y arrojado, hallándose en múltiples acciones de guerra. Entre otras, destacamos el combate aéreo y bombardeo sobre el fortín boliviano de Ballivián. En una narración sobre esta jornada bélica, Isidoro Jara quién fuera jefe de la escuadrilla de Potez, siendo ya mayor retirado nos relataba:
"La designación del personal tripulante de las distintas máquinas fue un tanto difícil, porque se contaba con 4 máquinas en condiciones de vuelo y sobraban pilotos y observadores, y todos éstos por igual deseaban merecer dicho privilegio. Así vimos al Tte. Salerno Netto, molesto por no participar en la preparación del vuelo, le sacaba su puesto el inmortal charrúa Tte Luis Tuya, quién pedía encarecidamente ese honor. Este señor de la guerra decía: 'yo vine a defender el derecho y la justicia del pueblo de mis amores, es más, mi compañero el Tte. Sánchez Leiton, se encuentra ya herido de gravedad, y yo mi capitán no quisiera regresar a Uruguay sin llevar cicatrices de fuego en mi cuerpo, por favor - agregaba - desígneme como piloto en esta misión."

Alvarez Albert aporta interesantes recuerdos y conceptos sobre nuestro biografiado:
"Romántico y valiente. Completó su entrenamiento con el Cap. José M. Fernández, después de pasar la etapa básica. El «bichicome» como lo apodaron por sus narraciones de la vida de estos renegados sociales de su patria nativa, recitaba un sinfín de poesías del "viejo Pancho"; seguía de cerca el juego político de las grandes potencias europeas, y gastaba buenas migas con von Zastrow a quien apodó con el nombre de von Papen, político alemán de nota entonces. su «abundante equipaje» incluía un mosquitero, un poncho (el «poncho calamaco») el minúsculo calentador a presión (al que llamaba «mi Fiat») y su bombilla colgada al cinto a guisa de cuchillo para su imprescindible mate amargo a toda hora, el paquetito de tabaco picado y cáscara de maíz cortada al tamaño del cigarrillo que hábilmente armaba para su consumo y la necesaria caja de fósforos.
Terminada la guerra del Chaco, volvió a su patria llevando la «Cruz del Chaco» ganada por su brillante y heroico comportamiento, y con ella el manojo de afectos y simpatía que recogió entre sus camaradas."

Según las diversas fuentes consultadas, se halló en las siguientes acciones de guerra aérea:
· 24 de mayo de 1934.- Con el Potez 25 Nº 13, el Teniente Tuya llevando como observador al Teniente 2º Alejandrino Martínez cumple una misión aérea de socorro al Batallón Estigarribia sitiado por tropas bolivianas, lanzando barras de hielo. El día anterior, el Teniente Benito Sánchez Leyton, había sido herido de gravedad recibiendo su avión más de 100 impactos de bala.
· 8 de julio de 1934.- Bombardeo y combate aéreo sobre Ballivián. La Escuadrilla de Reconocimiento y Bombardeo integrada por 4 Potez 25 (Nos 5, 10, 11 y 13) al mando del Capitán Isidoro Jara Cardozo, realizan un bombardeo sobre el fortín boliviano de Ballivián, enfrentando posteriormente el ataque de los Curtiss Osprey y Hawk bolivianos. El Potez Nº 5, conocido con el mote de "Don Zoilo" iba tripulado por el Teniente 2º H.C. Luis Tuya, llevando como Observador al Teniente 2º Reserva Alejandrino Martínez.
· 13 de agosto de 1934.- Apoyo aéreo a la 6ª División del II Cuerpo de Ejército paraguayo en su avan-



Potez 25 Nº 5 (a) «Don Zoilo» de la Escuadrilla de Observación y Bombardeo, tripulado por Tuya en Ballivián

ce a Pucuiba (actual Nueva Asunción) realizado por una Escuadrilla de 3 Potez 25 al mando del Capitán Carmelo Peralta. Uno de los Potez era tripulado por el Teniente Luis Tuya llevando como observador artillero al Capitán Job Von Zastrow.

· 8 y 9 de Setiembre de 1934.- Ysyropenda, primer cerco a la 6ª División del Ejército Paraguayo. Ametrallamiento y bombardeo al Cuerpo de Caballería del Ejército boliviano al mando del Coronel David Toro. Participa una escuadrilla de tres Potez 25 al mando del Capitán Carmelo Peralta. Uno de los Potez fue tripulado por el Teniente Luis Tuya llevando como observador al Teniente 1º José Cándido Ríos. Por esta acción, mereció junto a sus camaradas una mención en el parte del Comando en Jefe del Ejército en Campaña del 28 de setiembre de 1934 por apoyo brindado al II C.E.

· 5 de diciembre de 1934.- Tripulando el Potez 25 Nº 13, los tenientes Luis Tuya y Cándido Ríos, buscan la ruta de la 8ª División paraguaya en su marcha hacia Yrendague

Finalizada la guerra del Chaco, doce aviones de la Aviación en Campaña al mando del Capitán (PAM) Leandro Aponte, entre los cuales figuraban Fiat de la Escuadrilla de Caza y Potez de la Escuadrilla de Reconocimiento y Bombardeo, acompañan a los tres Cuerpos del Ejército paraguayo que participaron el 22 de agosto de 1935 en el desfile de la victoria realizado en Asunción.

Tuya tripulando el Potez Nº 5, al parecer se distrajo mirando el desfile, y con la hélice de su avión, cortó el empenaje de cola del Potez Nº 9, tripulado por el Capitán José M. Fernández. Ambos aviones, uno sin el empenaje, y el otro con la hélice rota se precipitaron a tierra, aterrizando milagrosamente en las proximidades del Seminario Conciliar en la asunceña avenida Bruno Guggiari sin tener que lamentar víctimas.

Entre los honores y citaciones conferidos a Luis Tuya por su actuación en la Guerra del Chaco destacamos los siguientes:

· Cruz del Chaco (Cit. 220)

· Grados de Teniente 2º y Teniente 1º (Piloto Aviador Militar) "Honoris Causa"

· Orden Dirección Aviación en Campaña No. 297 (9 de julio de 1934)

· Cuartel General del II Cuerpo de Ejército (26 de setiembre de 1934)

· Comando en Jefe del Ejército en Campaña (28 de setiembre de 1934)

Finalizada la guerra del Chaco, regresó a nuestro país. El 18 de julio de 1936 comenzaba la Guerra Civil en España, y su espíritu aventurero y sus ideales le harían alejarse nuevamente de su patria, esta vez para no regresar jamás.

La Guerra Civil española

Sobre su pasaje por el sangriento conflicto fraticida que enlutó a España durante tres años, tenemos noticias contradictorias y confusas. Si bien sabemos con certeza que luchó en el bando gubernamental, sirviendo en el Arma de Aviación - "la Gloriosa" como se la conocía popularmente en la España republicana - sobre su actuación en aquella enconada contienda hay muchos puntos que aún permanecen oscuros. Solo en uno coinciden las fuentes consultadas: el día de su muerte.

En un "suelto" publicado en el diario "Orientación" del departamento de Artigas correspondiente al 10 de mayo de 1938, se transcribe la siguiente información sobre su actuación en España:

"Mediante una colecta iniciada por Cordova [sic] *Iturburu en la que contribuyeron obreros argentinos se reunió el dinero necesario para que Luis Tuya se fuera a España. Allí atacó solo con un bombardero las fortificaciones de Palma de Mallorca. Acababa de bombardear los Cuarteles rebeldes de Bilbao y regresaba solo sobre el territorio enemigo, tres aviones "fascistas" lo atacan, derriba a dos y se queda sin combustible a merced de un Junkers y lo embiste, así murió. E. Porta"*

Una de las fuentes consultadas, precisa que Tuya llegó a España en setiembre del año 1936, *"gracias a las facilidades otorgadas por sus amigos del diario porteño Crítica",* siendo su presencia nuevamente registrada el 19 de octubre del mismo año por Alberto Etchepare, otro voluntario uruguayo que le menciona en un encuentro ocurrido ese día, presenciando ambos un desfile de voluntarios iberoamericanos en Barcelona. Etchepare informa que ya se hallaba incorporado entonces "a las Fuerzas Aéreas del gobierno republicano" En una publicación reciente, sobre la participación de pilotos iberoamericanos en la guerra civil, el investigador español Carlos Lázaro afirma que el 1º de diciembre de 1936 Tuya ya era aceptado con la misma graduación que ostentó en el conflicto chaqueño, aportando si un interesante dato que consigna una misión de Tuya, quizás la primera, volando un modelo de avión que no habíamos relevado en nuestro artículo anterior:

"En España es aceptado en la aviación republicana con el grado de teniente el 1 de diciembre de 1936 y sabemos que el 11 de febrero de 1937 realiza una patrulla con Leopoldo Morquillas y Miguel Zambudio a bordo de los Nieuport 52 números 25, 15 y 31 para reconocer la costa murciana."

Con respecto al grado conferido, creemos importante precisar que por la fuente estadounidense que nosotros manejamos - procedente como es habitual del archivo de don Juan Maruri - se infiere que en realidad ingresó en la aeronáutica militar española como Alférez. Avala esta hipótesis el hecho de que el equivalente de un "2nd. Lieutenant" americano o inglés es precisamente el Alférez. La fuente de procedencia, aunque no se señale, presumiblemente sea las memorias de Tinker, voluntario norteamericano que luchó también en la aviación republicana española.

Por esta misma fuente, nos informamos de que sería contratado por el gobierno republicano con fecha 1º de diciembre de 1936, por la suma de 1.331,66 pesetas al mes, contrato que al parecer no firmó, siendo enviado al aeródromo de Alcantarilla, donde operaba una Escuela Elemental, donde pensamos que debe haber realizado sus vuelos de prueba nuestro biografiado. En estos cursos, se utilizaban los biplazas ligeros De Haviland DH-60 "Gipsy Moth" aunque la experiencia uruguaya y la chaqueña deben haberle eximido de la duración habitual de los mismos que era de un mes, pasando presumiblemente a La Ribera donde se dictaban los cursos de la Escuela de Caza y Combate.

Lo cierto es que el 11 de febrero de 1937, según consigna Carlos Lázaro, lo encontramos en una misión junto a los aviadores españoles Leopoldo Morquillas Rubio y Miguel Zambudio Martínez. Estos dos últimos, con el tiempo comandarían la 2ª y 3ª

escuadrillas de "Chatos", encuadradas en el Grupo 26 de la Caza republicana. Arraez Cerdá nos informa asimismo que sobre el aeródromo de Reus, se encuentra en febrero de 1937 a una patrulla de Nieuport 52 tripulada precisamente por los pilotos españoles Leopoldo Morquillas y Miguel Zambudio, encargada de proteger el puerto de Tarragona, aunque este investigador no menciona a Luis Tuyá.

Datos sumarios relevados por un investigador estadounidense, mencionado anteriormente, indican que Tuya perteneció a la escuadrilla Polikarpov I-15 al mando del as de la Aviación republicana Andrés García Lacalle, la cual operó en el Jarama. Obras más recientes de dos conocidos especialistas españoles que han escrito sobre el período reseñado, aportan datos coincidentes y más rigurosos sobre la etapa final de Tuya en España, que como veremos, culminaría en forma trágica.

El primero de ellos, Jesús Salas Larrazabal, en su clásica obra "Guerra aérea sobre España", afirma que el 16 de abril de 1937, una escuadrilla de Caza Heinkel He 51s que retornaba a su base en Zaragoza al mando del as del bando nacionalista Capitán Angel Salas Larrazabal, se encontró en Teruel con una formación de siete "Chatos" Polikarpov CKB I-15 republicanos con los cuales trabaron combate. Uno de los "Chatos" se tiró en picado y fue perseguido por Salas hasta que estuvo cerca del suelo donde se estrelló y ardió en llamas. El piloto del "chato" accidentado era Tuya *"quién se había reunido recientemente a la escuadrilla rusa Kosakov"*

En los apéndices de la obra que estamos tratando, encontramos a Tuya mencionado entre los pilotos republicanos abatidos durante la guerra civil, aunque no se menciona su nacionalidad y como causa de fallecimiento "accidente". Por último, en la reciente obra editada en Francia "L'aviation de chasse de la République espagnole 1936/1939" escrita por el especialista español Arraez Cerdá, en un cuadro de los pilotos de caza extranjeros caídos en combate en la aviación republicana, figura el uruguayo Luis Tuya, muerto tripulando un I-15 en Teruel el 16 de abril de 1937

Tampoco Carlos Lázaro arroja demasiada luz sobre el final de Tuya. Según este:

"La pericia aeronáutica del piloto uruguayo le valió el traslado a la escuadrilla soviética de Polikarpov I-15 dirigida por el ruso Kosakov, donde estuvo volando hasta que, en el curso de un combate sobre el frente de Teruel el 16 de abril de 1937, inició un fuerte picado al ser perseguido por el Heinkel He-51 de Angel Salas Larrazábal, estrellándose contra el suelo sin que el piloto pudiera abandonar el aparato."

En la reciente obra sobre el aviador mercedario Gil Méndez, el investigador uruguayo Pedro Troche nos informa - tomando como fuente a Alberto Etchepare - que Tuya estuvo en las bases de Prat de Llobregat, de Reus y de Aragón, y que *"bajó cuatro trimotores falangistas sobre Madrid y atacó las bases italianas en Mallorca hasta que el 16 de abril de 1937 – mientras pilotaba un caza Polikarpov I-15 – fue derribado sobre Puerto de Escandón, en el frente de Teruel, por las ametralladoras del Heikel* [sic] *He-51 del as nacionalista Angel Salas."*

También el folleto pro-republicano "Don Quijote fusilado", escrito por el voluntario Alberto Etchepare nos da información sumaria sobre su trágico final, aunque con datos contradictorios. Etchepare indica que pertenecía a la *"escuadrilla 22, mandada por el capitán Sampil"* y que su muerte ocurrió cuando volvía a su base luego de un vuelo de reconocimiento sobre el frente de Bilbao:

A la base habían llegado agotados – es decir, sin gasolina – cuando sobre el campo aparecen los negros aviones del fascio, los 'fiat' y los 'caproni'. Y es entonces cuando dos pilotos leales, el aviador Varela y el teniente uruguayo saltan sobre sus máquinas para presentarles lucha. Persiguen a los fascistas. Hacen caer tres aparatos enemigos y los demás huyen. Pero ya sin combustible, Varela se tira en un paracaídas siendo asesinado por los falangistas al tocar tierra. Luis Tuya prefiere morir matando. Se echó con su avión – como un obús humano – contra el poderoso trimotor de su adversario y fue una sola llama, inmensa y chisporroteante, la que rodó después por los espacios."

Así culminamos esta breve reseña sobre Luis Tuya. En Mercedes, el camino vecinal que pasa por el Aeródromo "Ricardo Detomasi", llevaba el nombre de Luis Tuya, según afirmaba el Profesor Eduardo Galagorry en 1988. El más reciente artículo de Pedro Troche nos informa que existe en los aledaños de la capital chaná, *"un camino por el que se llega al aeródromo Ricardo Detomasi y que los lugareños llaman 'El camino de Mauá'. Su nombre oficial es camino Luis Tuya, pero no existe ni siquiera un cartel que lo señale."* También en Paraguay, una calle recuerda su nombre, en el barrio asunceño de San Vicente, ubicada a unos 300 metros de la intersección de las Avdas. Gral Santos y José F. Bogado.

Quizás esas dos calles sean el único homenaje que se le tribute al valiente mercedario, que al decir del recordado coronel Jaime Meregalli *"Gran muchacho, gran corazón. Alma de pájaro con ansias de flecha. Un bohemio del aire fue Luis Tuya."*

Agradecimiento:

Deseo resaltar el apoyo que me han brindado para la elaboración de este artículo, el Cnel. (Av) Don Ángel Hernández, Ex Director del Museo Aeronáutico, así como también el del recordado amigo don Anselmo Vallejo Herrera. Asimismo, fue importante aporte el material brindado en su oportunidad por el apreciado Arturo Piñeiro, y en forma muy especial, el apoyo constante del erudito historiador aeronáutico Tte. 1º (Av.) Juan Maruri, quién me ha incentivado generosamente y prestado ayuda en todo momento, sin la cual sin duda no hubiera sido posible el artículo que ahora finalizamos.



Distintivo de Piloto Aviador Militar
Otorgado al Tte 1º (H.C.) Luis Tuya
Aviación en Campaña – Paraguay
(Colección Museo Aeronáutico)



Distintivo de Piloto de Caza
Otorgado al Tte Luis Tuya
Aviación Republicana – España
(Colección del autor)

Notas del Consejo Editor: *Al momento de compaginar el presente artículo se debieron eliminar las notas al pie, la bibliografía y otras fotografías por razones de espacio las que fueron proporcionadas por el autor en su artículo original.*

XXXIX Campeonato Sudamericano Juvenil de Esgrima

Sgto. Hrio. (Av.) Alberto Borderre



Entre los días 19 y 25 del mes de mayo del 2006, se efectuó el XXXIX Campeonato Sudamericano Juvenil de Esgrima en la ciudad de Rosario, Republica Argentina, cuya sede estuvo en el Complejo Municipal Belgrano Centro.
Partí el sábado 20 con destino a Rosario, en donde llegué por la noche y me encontré con el resto de la delegación Uruguaya, 11 competidores de las diferentes armas (florete, sable, espada) y 2 entrenadores.
El domingo a la mañana comenzó la actividad en la que participaban competidores de Venezuela, Ecuador, Brasil, Chile, Perú Argentina y Uruguay.
Mi turno era el martes 23 en donde comenzaba la actividad de florete, por lo cual me dediqué a entrenar y reconocer el lugar para ir entrando en ambiente.
La competencia comenzó a las 10:00 de la mañana y mi primer rival fue Chile, luego siguieron Argentina, Perú, Venezuela y finalmente en cuartos de final quede eliminado por un floretista Brasilero, quedando en el lugar 16 de 22 competidores.
Mas allá del resultado obtenido por nuestro país lo importante fue la experiencia obtenida por parte de nuestra delegación de haber observado la forma de trabajo, la importancia y el apoyo que se le da al deporte en los países de Sudamérica, debido a que para la totalidad del plantel uruguayo era la primera vez que concurríamos a un evento juvenil internacional, y que lentamente la Federación Uruguaya de Esgrima esta tratando de volver a apuntar a la competencia internacional que durante varios años permaneció estancada.



Operativo Vigía

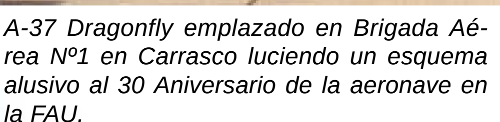
La Fuerza Aérea desplegada al máximo

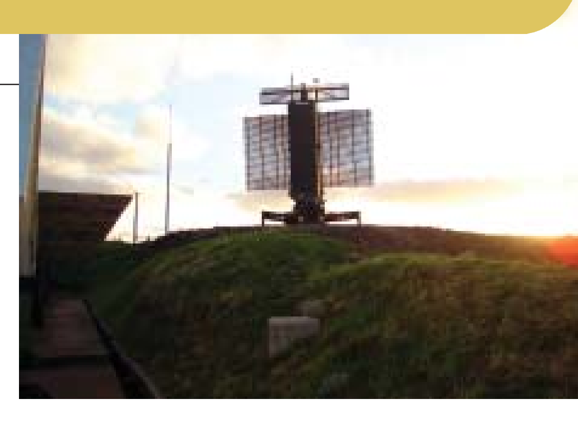
Cad. 2º Diego Medeiros
Cad. 1º Germán Soboredo

Entre los días 1º y 6 de noviembre la totalidad de los efectivos de la Fuerza Aérea pasaron a situación de "apresto" para celebrar en nuestra capital la 16º Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y Gobierno.
Por tal motivo nuestras Fuerzas Armadas se desplegaron como nunca antes para poder proteger por aire, mar y tierra a los 22 mandatarios de Estado y de Gobierno, que arribarían a nuestro país.

En la Brigada Aérea Nº 1 el Tte. 1º (Av.) Rodrigo Camacho nos habló acerca del despliegue de los helicópteros UH-1H que se utilizarían como escolta aérea en las caravanas presidenciales; contando con uno que se encontraría siempre a la disposición de una posible búsqueda y rescate.
En la misma también tenían lugar las operaciones de los A-37 Dragonfly pertenecientes al Escuadrón Aéreo Nº 2 , los cuales serían utilizados para la intercepción de aeronaves en caso de una posible amenaza.
Habían a su vez dos helicópteros BELL 212 destacados en la zona de Templo Inglés destinados a posibles aeroevacuaciones.
Situados en el Instituto de Adiestramiento Aeronáutico se encontraban tres aviones AT-92 Pilatus pertenecientes al Escuadrón de Vuelo Avanzado que también se encontraban atentos a la interceptación de una posible amenaza, al igual que los tres IA-58 Pucará pertenecientes al Escuadrón Aéreo Nº 1 ubicados en la Escuela Militar de Aeronáutica.
Vale destacar que en un ejercicio realizado por los Pilatus llegaron a interceptar a su objetivo en menos de 9 minutos desde el momento que se dió la alerta hasta la interceptación misma.
Se encontraban desplegadas aproximadamente cerca de 16 aeronaves en los distintos aeródromos del país y para su coordinación se logró conseguir por medio de un convenio realizado con el Gobierno




A-37 Dragonfly emplazado en Brigada Aérea Nº1 en Carrasco luciendo un esquema alusivo al 30 Aniversario de la aeronave en la FAU.




Arriba der.: radar utilizado para Operación Vigía.

Abajo der.: AT-92 Pilatus en el Inst. de Adiestramiento Aeronáutico.



Español y el Ejercito del Aire de España un radar modelo "LANZA", el cual es de última tecnología y tiene como característica resaltante un sistema de "alerta temprana" que permite detectar al Centro de Control una posible amenaza con el tiempo suficiente para enviar la respuesta aérea adecuada en un radio de aproximadamente 450 Km y 100.000 pies de altura, delimitando a su vez áreas de seguridad por las que podían o no transitar aeronaves. La cumbre significó una oportunidad para demostrar el profesionalismo y la capacidad de nuestra Fuerza Aérea, que a la hora de cumplir con su misión lo hizo de la mejor manera posible reafirmando sus valores para con nuestro país y sus visitantes.

IA-58 Pucará desplegado en la EMA



"**El CIEVA no se rinde**"... cuando uno se encuentra con esta máxima, probablemente, y más aún teniendo en cuenta de que proviene de una Unidad Militar, entienda que la misma refiere a la muy noble predisposición de un grupo de combatientes frente a la batalla. Sin embargo si se escudriña en sus orígenes, se encontrará que la misma surge en los momentos más difíciles de una Unidad de Vuelo de nuestra Fuerza Aérea (el Centro de Instrucción y Entrenamiento de Vuelo Avanzado), momentos en los cuales dicha Unidad, con una misión que cumplir (el complementar la formación Profesional de los noveles Sres. Oficiales de la Fuerza Aérea), se encontraba prácticamente sin material de vuelo, con un noble simulador (el legendario GAT 1B), y la férrea predisposición de sus Instructores de que bajo ningún motivo se dejara de cumplir con su misión. No se rinde ante la adversidad, no se rinde ante los eventuales avatares del momento, no se rinde ante la falta de material, no se rinde ante la falta de entrenamiento... NO SE RINDE!!!

La Unidad cambió su estructura, pasó a ser la Escuela de Vuelo Avanzado, cambió su ubicación, ocupando las instalaciones que en el pasado pertenecieran al Liceo Militar Nº 2, y como no hay mal que dure cien años, recibió una flota de flamantes aeronaves; el día 18 de diciembre de 1992 arriba a la Brigada Aérea II el FAU 301, el primero de los seis Pilatus PC-7U, que nuestra Fuerza Aérea recientemente había adquirido, con ella se daba inicio a una fructífera etapa de entrenamiento de tripulaciones que ha permitido que desde el año 1993 a la fecha, 15 Promociones de Alféreces hayan podido realizar (incluyendo la que en éstos momentos lo está realizando) el Curso de Vuelo Avanzado en su cabina, lo que en la actualidad significa prácticamente la totalidad de los Oficiales Subalternos de la Fuerza Aérea.

Esta flota ha pasado el día 3 de julio del presente año, la nada despreciable cantidad de 25.000 horas de vuelo. 25.000 horas no es poco, más aún teniendo en cuenta que se lograron en 14 años, y que durante el último tercio de los mismos, nuestro país ha discurrido por la peor crisis económica de su historia, de la que nuestra Fuerza Aérea (como parte del Estado), no ha estado alejada. Los avatares económicos que castigaron al país a mediados del 2002 hicieron que las partidas de dinero que tanto mensual, como anualmente ingresaban a la Fuerza Aérea, se vieran disminuídas sustancialmente, por ende todos los componentes logísticos, necesarios para el funcionamiento normal se vieron afectados.

Dentro de este contexto, el mando decidió que no se discontinuara la formación de Pilotos en nuestra Fuerza, con lo que, tanto la Escuela Militar de Aeronáutica, como el Escuadrón de Vuelo Avanzado (denominación actual de la Unidad), recibieran el mayor esfuerzo logístico posible para poder cumplir con los respectivos cursos de manera satisfactoria año a año; a ello se le debió sumar una meticulosa planificación y seguimiento de cada uno de los vuelos, y la más que loable tarea cumplida por el Personal de Mantenimiento, que hicieron posible una vez más cumplir con la misión asignada.

Las aeronaves han demostrado un índice sumamente bajo de fallas, lo que ayuda a la tarea, y todas aquellas dudas que al momento de adquirirlas se pudieron presentar (comparando éstas aeronaves con otras que pujaban por el contrato), han quedado en el olvido y ampliamente superadas. Desde el primer Curso desarrollado, hasta la fecha, con éstas aeronaves, apoyadas por el simulador de vuelo que se adquirió con posterioridad, se ha cumplido con un Curso de Vuelo Avanzado que en la actualidad incluye la fases de Transición, Instrumentos, Formación, Vuelo Nocturno, Navegación, Básico de Tiro y Táctica Aire Tierra.

Su capacidad de porte de armamento, que asciende a los 1.040 kg, debajo de sus alas, las transforma en excelentes plataformas de lanzamiento, formando parte de la dotación Operativa de la Fuerza Aérea, cumpliendo misiones de ataque aire-superficie, con muy buen desempeño.

A lo largo de éstas 25.000 horas, además de cumplir con los Cursos de Vuelo Avanzado, que se mencionaban anteriormente, como misión fundamental, se ha participado de ejercicios con otras Unidades y otras Fuerzas (incluyendo el desarrollado recientemente con motivo de la Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y Gobierno que se llevó a cabo en nuestro país), brindando apoyo aéreo, además de participar en demostraciones aéreas y desfiles tanto dentro, como fuera de fronteras.

Por todo esto, y teniendo presente que este es un momento importante para hacer un alto en el camino, valorar lo logrado, reconocer a todos aquellos que lo han hecho posible, y mirar hacia el futuro con un firme optimismo, basado en un sólido cimiento (dado por una aeronave de extraordinarias características), es que no queda más que reafirmar una vez más: EL EVA NO SE RINDE!!!









30 años de servicio del A-37B "Dragonfly"

El día 31 de Octubre de 1976, llegaban en vuelo desde EE.UU. a nuestro país, las 2 primeras aeronaves A-37B del lote inicial de 8 que adquiriera nuestra Fuerza.
Las seis restantes llegarían el 16 de Diciembre del mismo año, iniciando de esa manera un camino que llega hasta hoy y nos encuentra luego de 30 años, trayendo a nuestra memoria personas y hechos que junto a esta aeronave dejaron huella en la historia de nuestra querida unidad.

Esa historia siguió el 23 de Enero de 1987 con la incorporación de los FAU 278 y 279 y posteriormente el 19 de Marzo de 1989, con la llegada de seis aeronaves más, los A-37B FAU 280 al 285, contando éstos últimos con capacidad de reabastecimiento aéreo y mejoras en equipos de comunicaciones y navegación.

30 años es mucho tiempo, sobre todo si se examinan día a día los hechos que conforman el diario vivir de un escuadrón de combate, y si nos dedicamos a esa recopilación es seguro que llenaríamos libros describiendo recuerdos.

Solo para resumir esa historia podemos hablar de algunas cifras, recordando que se formaron 56 pilotos de A-37B, volando nuestras máquinas al día de la fecha 25.393 horas, en las cuales cumplieron diversidad de misiones de instrucción, entrenamiento y servicios.

Esa diversidad de misiones incluyen interceptaciones, entrenamientos de táctica aire-aire, escoltas de defensa aérea y rindiendo honores, patrullas de combate aéreo, entrenamiento de interdicción, apoyo aéreo cercano a unidades del Ejército Nacional, entrenamiento en supresión de defensas antiaéreas, reconocimiento armado, despliegues a aeropuertos del país y a la pista de emergencia de ruta 9, reabastecimiento aéreo, reconocimiento visual y fotográfico, entrenamiento de ataque a unidades navales, vuelos para calibración de radares y comunicaciones, desfiles aéreos en el país y el exterior, participación en ejercicios internacionales en misiones aire-aire y aire-tierra.

Toda esta variedad habla a las claras de las capacidades y versatilidad de nuestra plataforma, muchas propias de su concepción original, pero otras adquiridas en nuestro país gracias al ingenio y la inventiva de nuestros pilotos y mecánicos.

Capacidades como la adaptación de un par extra de tanques de combustible subalares, lo que incrementó notoriamente el alcance de las aeronaves en vuelos de traslado.
También en forma totalmente artesanal se fabricó en el escuadrón un pod con cámara fotográfica que se adaptó a la aeronave en forma satisfactoria.
Algunas mejoras como la instalación de equipos GPS portátiles y más recientemente equipos respondedores a las aeronaves que no lo poseían, le han dado una sensible mejora en cuanto a precisión de navegación y capacidad de operar bajo control de radar secundario en misiones de entrenamiento de interceptaciones.

Solo mencionando la palabra capacidades es que vienen a nuestra mente todas las bondades del A-37, permitiéndonos recordar el empuje de los pequeños J-85 que muchas veces nos sacaran de un apuro y que por ser dos nos otorgan una tranquilidad extra, la docilidad de sus comandos, la variedad y cantidad de carga de armamento, los reducidos radios de viraje, la aptitud para el desempeño en las bajas alturas y la excepcional cadencia de disparo del minicañón.

Todas estas notables características no solo han mantenido la aptitud de la aeronave a lo largo de estos 30 años, sino que la proyectan al futuro para afrontar los nuevos desafíos que impone la tarea primordial de la Fuerza Aérea de controlar efectivamente el espacio aéreo.
Esta tarea está siendo materializada en un camino inexorable, a través de la instalación del centro de mando y control, la implementación de comunicaciones efectivas y la incorporación de radares.

El eslabón restante del sistema lo conforman las unidades de combate, en las cuales el A-37 mantendrá su presencia de manera eficiente hasta que se decida equipar a la Fuerza con otro tipo de aeronave que la sustituya o complemente.



Si bien los pilotos conducimos las aeronaves en el cumplimiento de las misiones, la mención especial aquí corresponde para el personal técnico, quienes con su trabajo diario y silencioso no solo han mantenido en vuelo a nuestros Alfa, sino que han adquirido la experiencia necesaria para hoy más que nunca afrontar los desafíos que se presentan en el futuro.

No olvidemos tampoco a aquellos que siguen siempre entre nosotros, porque permanecen en nuestros corazones, el Cnel. Asdrúbal Curbelo, el Cnel. Daniel barral, el May. Félix Barreto, los Tenientes Mauricio Camou, Roberto Hornos, Jorge Schell y Leonardo Goyeneche, el Cnel. Hebert Tomé y el Cap. Gustavo Varela.
Algunos de ellos que en su empeño profesional emprendieron el vuelo eterno a bordo de un A-37, a todos ellos y muchos más nuestro permanente homenaje.

Hemos hablado de cifras, capacidades, misiones, el pasado, presente y futuro, todo ello es parte de estos 30 años y reúne a quienes de una u otra forma hemos tenido la suerte de escribir esta historia, y sobre todo escribirla con la fortuna de hacer aquello que nos gusta con pasión.
Esa característica ha destacado a la unidad, y en este caso en torno al A-37, se ha desarrollado para brindarnos la satisfacción de la misión cumplida.

Este sentimiento que reina en las tripulaciones y técnicos es el que permite mantener la vigencia de nuestra aeronave como símbolo permanente de orgullo y dedicación al servicio de la Fuerza.
Vivimos tiempos de rápidos avances tecnológicos, ante los cuales es fácil quedarse rezagado si no se disponen de los medios económicos para alcanzarlos, no obstante, una constante y dedicada preparación profesional de cara al futuro nos permite mantenernos listos para afrontar cualquier desafío o amenaza.
Nuestro A-37 nos ha permitido siempre llevar adelante esa preparación, manteniendo a la vez el espíritu y coraje reflexivo necesarios del piloto de combate, los cuales se funden en una palabra que lo resume todo: profesionalismo.

Es así que efectivamente, los A-37 del Escuadrón Aéreo Nº2 siguen siendo después de 30 años la punta de lanza de la Fuerza Aérea y de nuestras Fuerzas Armadas.
Fueron, son y serán por siempre los Alfa del Escuadrón Aéreo Nº2, de la Fuerza Aérea Uruguaya y de todos nosotros.

Educación Física en la EMA


Cad.1º Carlos Alfonso

Desde ya hace años, nuestra Escuela es conocida por la formación física que tiene, entre otras cosas. Un conjunto completo de Profesores y Sres. Oficiales se ocupan de nuestra formación física en todo tiempo y hora, cumpliendo múltiples disciplinas entre las que se encuentran esgrima, fútbol, volleyball, handball, natación, atletismo y pentatlón. Los Cadetes nos mantenemos en forma diariamente, teniendo por lo menos una hora de educación física.

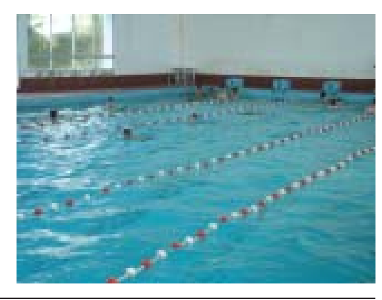
Este año la Escuela se vió involucrada en distintas actividades, las cuales fueron muy bien aprovechadas por nosotros. Los partidos de fútbol los días domingo, donde los Cadetes dejaron todo en la cancha para poder lograr la victoria, las competencias de esgrima donde mediante la demostración de coordinación y velocidad se han logrado varios premios, el plantel de volleyball ha demostrado un alto grado de autosuperación quedando entre los primeros puestos, son un ejemplo de esta formación.

No olvidemos las “corridas”, en el Club Fuerza Aérea y de la EMA a la ETA y las distintas disciplinas de atletismo que fueron desde los 100 mts. llanos hasta 5000 mts., en la competencia Interescuelas (Clasificatorio al nivel nacional para el sudamericano de cadetes que se realizó en Cartagena de Indias, Colombia); además del Sudamericano, anteriormente mencionado y diversas actividades más. Este año nueve cadetes de la EMA conformaron la delegación uruguaya que concurrió con camaradas de las otras dos Escuelas de formación de Oficiales a la hermosa ciudad de Cartagena de Indias.









Interescuelas



Plantel de atletismo

Plantel de tiro



Competencia de esgrima

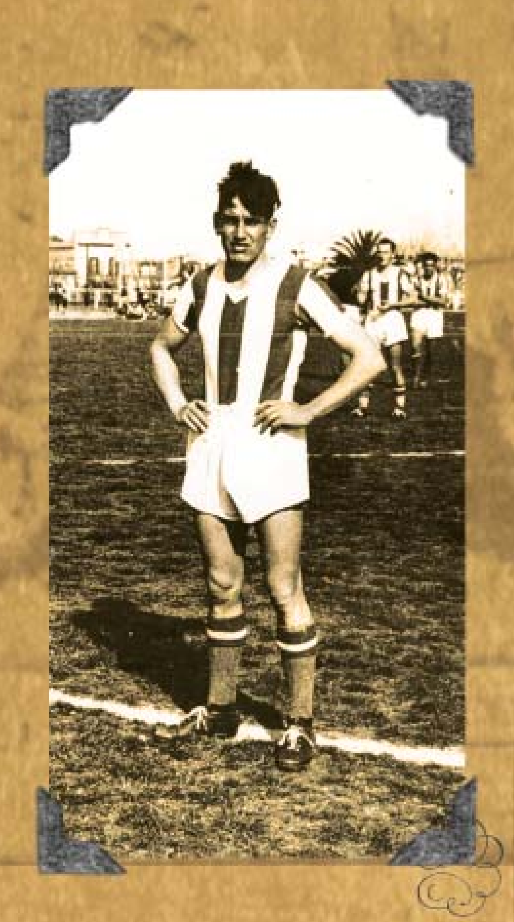




50

AÑOS DE LA EMA EN LA L.U.D.





Sgto. Hrio. (Av.) Jonathan Martínez
Cad.2º Diego Medeiros

El equipo de la EMA es uno de los más antiguos equipos de la Liga Universitaria con una presencia interrumpida de mas de 50 años. Podemos marcar como un inicio de la Escuela Militar de Aeronáutica en la Liga Universitaria la presencia del equipo de la Escuela Militar en la década del 40, en el que lo conformaban integrantes del Arma de Aeronáutica de dicha escuela. Un hecho destacado en esta era fue la obtención del titulo de la divisional “A” por parte de la Escuela Militar en el año 1948, con una notable participación del entonces Teniente Carlos Mercader. Es importante destacar además el lugar físico en donde se disputo dicho encuentro, ya que fue ni mas ni menos en el mismo Estadio Centenario, en donde 28 años atrás nuestra selección lograra el primer Título Mundial en esta famosa disciplina.

En el año 1949 el arma de Aeronáutica se mudó definitivamente a su actual emplazamiento, en la ruta 101 Km. 31.500, formándose el Cuerpo de Cadetes de la Escuela Militar de Aeronáutica.

Por el propio amor a la “pelota” es que en el año 1951 el Teniente Carlos Mercader, además de formar el Equipo de Fútbol de la Escuela Militar de Aeronáutica, logra la inscripción en la Liga Universitaria, logrando así el primer paso de una larga carrera por los distintos campeonatos de dicha Liga.

En ese mismo año el Grupo comandado por el Teniente Mercader, quien además integraba el plantel formado por una mezcla de Oficiales y Cadetes, logró el campeonato en forma invicta de la divisional de Ascenso.

Me tomo el atrevimiento de citar un artículo que hace mención a dicho acontecimiento, publicado en la Revista “Alerón”, antecesora de nuestra actual “Alas”.

“Finalizando el campeonato de ascenso “Ing. Guasque”, en el que se disputo la “Copa Comuneros” ya tiene su primer campeón de 1951 la Liga Universitaria.

Después de una brillante campaña de la Escuela Militar de Aeronáutica se adjudica invicto y en forma inobjetable dicho torneo. No pudo ser mas promisoria la actuación de nuestro representativo, que este año intervino por primera vez en las competencias organizadas por la Liga.

Queremos hacer llegar a nuestros entusiastas y formidables muchachos, campeones invictos y ejemplares deportistas, nuestro beneplácito por su labor y nuestra felicitaciones. En cuanto al Tte. 1º C. Mercader, organizador y director técnico del equipo, le dedicamos respetuosamente este espacio por ser absolutamente innecesario hacer su elogio...”

El propio director técnico de ese equipo, en una entrevista muy amena que sostuvimos y de la cual estamos muy agradecidos, nos contó que el secreto de ese campeonato fue el entrenamiento. El equipo entrenaba una hora por día, en la cual dedicaban media hora a jugar la delantera titular versus la defensa titular. Pero el factor mas importante fue el otorgamiento de licencia por cada partido ganado, por lo que ese año el Plantel de Fútbol salió todos los domingos.

En esta era el equipo disputo además varios amistosos finalizando también invictos, entre ellos podemos destacar los partidos contra la Escuela Militar, Nacional y El Decano de Fútbol de Cerro Largo (Melo).

Desde ese entonces la Escuela Militar de Aeronáutica ha participado en todos campeonatos de la actual Liga Universitaria de Deportes, pasando por casi todas las divisionales, encontrándose actualmente en la divisional “E”.

Queremos agradecer de manera muy especial al Coronel (P.A.M.) Carlos Mercader quien gentilmente aporto todo el material para la realización de este articulo, además de transmitirnos su magnifica experiencia de vida, la cual esta llena de logros deportivos y profesionales. Este gran hombre dedico toda su vida al deporte, practicando una gama extensa de disciplinas, entra las que destacamos fútbol, ciclismo, basketball, tiro, esgrima, equitación, pentatlón moderno, etc.

Ingresa a la Escuela Militar en el año 1939, luego de haber pasado por el Liceo Militar, ingresando primero en su promoción. Realizó el curso de Piloto Aviador Militar entre los años 1944 y 1945, volando Curtis. En el año 1946 pasa a integrar el cuadro de Oficiales de la Escuela Militar de Aeronáutica como instructor, volando PT 19, Tiger Moth. En ese mismo año obtiene el Primer Puesto de Pentatlón Moderno Uruguayo.

En el año 1947 pasa a ser miembro fundador del entonces Grupo III Bombardero, emplazado en Laguna del Sauce, estableciendose luego en el mes de Septiembre en Carrasco, volando C-47 y AT-11. En dicho año logra la clasificación para los juegos Olímpicos, logrando el primer puesto en Pentatlón moderno.

En el año 1948 participa de los Juegos Olímpicos disputados en Londres, Inglaterra, obteniendo destacadas calificaciones en equitación y 5000 mts.

En 1949 participa de la misión que se desarrollo en Ecuador, luego un una catástrofe natural, obteniendo al finalizar el diploma y el brevet Honorario de Piloto de Ecuador.

En 1950 además de participar en el campeonato mundial de Tiro en Buenos Aires, realiza el curso de piloto de B-25 en Pandelle, Los Ángeles.

En ese mismo año el 10 de Junio para ser mas precisos, se retira en misión hacia los Ángeles en C-47, para traer los primeros F-51, volviendo el 23 de Septiembre del mismo año.

En el año 1951 pasa a formar parte de la Escuela Militar de Aeronáutica prestando Servicios como Jefe de Estudio y Jefe de Curso de Aplicación de Oficiales

En el año 1952 pasa prestar servicios en el Grupo IV, sirviendo luego para el Grupo II en el año 1955. En estos años obtiene el campeonato nacional de Revolver, Sable (Esgrima) y Tiro, además de ser campeón del Ejercito en tiro.

Entre los año 1953 y 1956 obtiene los campeonatos nacionales por equipo de arma corta.

En 1961 participa en el campeonato mundial de equipos militares de tiro, obteniendo una destacada participación.

Luego podemos mencionar la participación en el Sudamericano de Tiro en el año 1972, para el cual practicaba, debido a su actividad aérea, con un arma casera, la cual constaba de un “cañón de plomo”.

Además de toda su experiencia de vuelo, ya que tiene a cuestas mas de 50.000 horas de vuelo, le toco vivir uno de esos momento desagradables en el año 1980, en donde fue raptado en Aeroparque, en donde él y su avión con su tripulación y pasajeros estuvieron detenidos por mas de 20 horas.

En definitiva, lo que quisimos mostrar con este artículo, no fue mas que la larga participación de nuestro equipo en la Liga Universitaria, y además homenajear al Cnel. (P.A.M.) Carlos Mercader, quien además de ser aviador, deportista, pintor, compositor, etc. es una gran persona la cual logró transmitirnos toda su experiencia en menos de 3 horas, la cual si tuviéramos que contarla nos llevaría un libro entero.



Sudamericano de Cadetes

Cartagena de Indias - Colombia

Cad. 1º Luis Pereyra



12 de octubre: fecha inolvidable en mi vida. Todo empezó con una propuesta por parte del Jefe de Educación Física de formar un equipo de pentatlón hace ya un año. Las competencias se fueron dando y la participación en las mismas fue escasa, pero sirvieron como experiencia; el objetivo: "Cartagena de Indias 2006".

Eran las 15:00 horas y recién partíamos hacia el aeropuerto, los preparativos fueron varios y la expectativa demasiada.

Haciendo escala en San Pablo, donde nos quedamos una noche en un lujoso hotel, después arribando a la ciudad de Bogotá, y con el trasbordo de la empresa AVIANCA, nuestro destino fue

CARTAGENA: una ciudad que luego descubrimos humilde pero hermosa, espectaculares playas, turismo, vida nocturna y nuestro objetivo: La Escuela Naval “Almirante Padilla”. Allí nos esperaba con sus puertas abiertas y el mejor recibimiento que podíamos esperar. El T/N John Llano nuestro enlace con Colombia nos esperaba en el aeropuerto para guiarnos hasta la Escuela.
Por fin en la misma nos identificaron como deportistas y nos acompañaron para distribuirnos en los alojamientos. Estábamos en dicha institución seis países sudamericanos que disputarían los primeros lugares en competencias tales como natación, tiro, esgrima, atletismo y pentatlón militar.
Uruguay, Colombia, Brasil, Chile, Ecuador y Venezuela compartíamos junto a las máximas autoridades representantes de cada país e institución una ceremonia de apertura del XVIII Festival Sudamericano de Cadetes, en la que nuestro país se hacía presente con 32 integrantes , entre Ejército, Armada y Fuerza Aérea.
La semana de actividades comenzó el domingo 15 de octubre en el que Atletismo consagraba la apertura de dichos juegos, de ahí en adelante todas las competencias tuvieron lugar hasta el día 21 de octubre en el que Esgrima Femenino, Relevo de Pista de Pentatlón, y Tiro dieron por finalizada la competencia.
Mientras tanto, las relaciones de compañerismo, amistades nuevas, conocer otras culturas, otras formas de vida distintas a las nuestras, nos hizo meditar profundamente en el lugar privilegiado que tenemos y ocupamos. Conocer la realidad Colombiana, su problema con la guerrilla y el narcotráfico, así como las necesidades y dificultades que día a día se les presentan nos hizo aprender a querer mucho más a nuestro Uruguay.
Nuestra representación en éste Sudamericano fue intachable, y la experiencia adquirida, lo mejor que me ha pasado.
Tras las competencias tuvimos también tiempo para la distensión y para conocer los hermosos paisajes que nos regaló Colombia, paseos turísticos, culturales, playas, arrecifes, toda una gama de diversos colores e imágenes incapaces de borrarse de mi corazón.
Saber que nos íbamos de ese paraíso fue una realidad dura, pero necesaria. Compartimos 11 días con gente que nunca habíamos visto y con las que quedamos en algún día volver a encontrarnos para compartir y recordar nuestro Sudamericano.
Como enseñanzas personales, saqué varias, pero la más importante de todas es que, sin esfuerzo y dedicación no se logra nada, y que para triunfar no basta con ser hábil sino que, a esa habilidad hay que cultivarla día a día para así lograr el máximo de nuestro potencial, debido a que el nivel que se necesita para este tipo de campeonatos es altamente profesional.
Nuestra próxima meta como institución es prepararnos entera y concientemente para el próximo Sudamericano en el año 2008 en Chile, para el cual pretendemos posicionar entre las primeras ubicaciones y enaltecer aún más el prestigio y el nombre de nuestro Uruguay, y de nuestra FUERZA AÉREA.









6 de marzo

Inicio de Cursos

Asp. Noelia Carnales
Asp. Jeny Caraballo



Por fin llegaba el día, el 6 de marzo de 2006. El día en que nuestros padres estarían presentes, el día en que desfilaríamos por primera vez delante de ellos, de camuflados, el mismo camuflado que hacía un mes veníamos vistiendo con orgullo, el mismo que vivió junto a nosotros todo el RECLUTAMIENTO.

Y ese día dejaríamos de ser "RECLUTAS" y pasaríamos a ser lo que ahora somos "ASPIRANTES".

Que lejos parecía llegar a serlo cuando escuchábamos esa palabra... ASPIRANTES.

El día llegó, después de los ensayos, nos levantamos y desde entonces nuestra emoción crecía a cada minuto, deseosos de que la hora llegara.

Cuando salimos del Curso a paso ligero, los nervios afloraban, pero sabíamos que pronto nuestras familias nos estarían viendo y ellos al igual que nosotros, estarían orgullosos de que llegaramos a lo que era "nuestro primer escalón de una larga escalinata".

Llegamos a la Plaza de Armas poniendo toda nuestra VOLUNTAD, formamos y nos dedicamos a realizar un nuevo y último ensayo... la hora llegaba.

Ya se veían algunos familiares que de a poco iban llegando.

Estando todo pronto, la Ceremonia de Apertura de Cursos comenzó a la hora estipulada. Se leyó la lectura de Orden, pasó revista el Comandante del Comando Aéreo de Personal, Cnel. (Av.) Jorge Vicente.

Nosotros estóicos, haciendo vista hacia el mismo conectando nuestras miradas con la suya, tras el resonar de la Banda de Músicos que acompañaba cada uno de sus pasos, mientras nuestros corazónes latiendo fuertemente y aunque "firmes" temblorosos.

Luego, vinieron las palabras del Director Accidental de la Escuela el Tte. Cnel. (Av.) Henry Fumero, las que una vez más nos conmovieron e hicieron que cada una de ellas significara un "aliento a seguir" un "sigan adelante", cada palabra hacía engrandecer nuestro pecho e hizo que quedaran estancadas en nuestros ojos algunas lágrimas.

Culminando esto, llegó nuestro turno, ahora sí ¡VOLUNTAD!

Y a la voz de "PASO REDOBLADO" comenzamos a marchar, cada paso era una emoción para nuestra familia y para nosotros.

MOVIMIENTOOOO!!!! ...y allí culminó lo nuestro. Fue un desfile corto, es cierto, pero fue el primero y como siempre, era para nosotros "un pasito más".

Y ahora ELLOS el resto del Cuerpo de Alumnos, desfilando para nosotros, dándonos la bienvenida, para nosotros todo un homenaje. Y que orgullosos nos hizo sentir verlos cruzar frente a nosotros... y nuestro pensamiento detenido en una sola cosa... NUESTRO SIGUIENTE PASO... poder llegar a estar del otro lado con sus mismos uniformes marchando con su misma elegancia representando al Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica.

Cuando el acto finalizó, fuimos con nuestras familias,en ese momento las lágrimas no pudieron contenerse más...

Para finalizar nuestra jornada recorrimos junto a ellos nuestras instalaciones, nuestros dormitorios, roperos y la hermosa vista que hay desde las ventanas del Curso Praparatorio a la pista de aterrizaje, que cada día mirámos al despertar, cuando comienzan a iluminarla los primeros rayos de sol, ella hace que no abandonemos nuestro camino, recorriendo cada peldaño de esa larga escalinata, pero que algún día llegaremos a cruzar cuando al fin lleguemos a nuestros primeros vuelos.

17 de marzo

Día de la Fuerza Aérea

Cad. 2º Timothy López

Fue un día de lluvia, en el que honramos el recuerdo de todas esas personas, quienes con su iniciativa y destreza, sembraron la semilla para la aviación en nuestro territorio.

En esta ocasión conmemorando el día de nuestra "Fuerza Aérea" en su nonagésimo tercer aniversario, se encontraban las máximas autoridades del Gobierno y de las Fuerzas Armadas, gran parte del Cuadro de Señores Oficiales y las Banderas de las diferentes Brigadas e Instituciones, así como también las de la Escuela Técnica de Aeronáutica y nuestros Pabellones.

Se había previsto un espectacular desfile aéreo y terrestre, pero a causa del mal tiempo, el acto tuvo que desarrollarse en el Casino de Oficiales del Comando General de la Fuerza Aérea, aunque no por esto la ceremonia perdió su brillo y estoicismo esperado, así como su clima de celebración.

Ante el arribo del Señor Presidente de la República Dr. Tabaré Vázquez, se dio comienzo a la ceremonia en donde las palabras emitidas por el Señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Teniente General (Av.) Don Enrique A. Bonelli dejaron en claro la situación actual y futura de la Fuerza Aérea.

Luego se realizó la entrega del distintivo de "Seguridad de Vuelo" por parte del Sr. Comandante en Jefe, al Comandante del Contingente que prestó servicios en el Congo durante el período 2005-2006, tras haber culminado con más de 200 horas de vuelo sin registrarse ningún accidente.

Así se dio por finalizado el acto, dejando en nuestras mentes el grato recuerdo de un nuevo Aniversario de nuestra querida FUERZA AÉREA.

26 de abril

Día del Cuerpo de Alumnos

Cad. 1º José Jaureguiberry

El día 26 de abril, nuestra Escuela, al igual que todos los años, detiene los cursos para celebrar un nuevo aniversario de la creación de su Cuerpo de Alumnos siendo este año su 58º aniversario.

Con la presencia del Señor Director, el cuadro de Oficiales completo y el Cuerpo de Alumnos, se dio inicio a la ceremonia, la cual comenzó con el izado del Pabellón Nacional el cual fue acompañado por la Banda de Músicos de la Fuerza Aérea.

Después de poner en lo alto el Pabellón, el Jefe del Cuerpo de Alumnos, hizo uso de la palabra, pronunciando un discurso que llenó de orgullo a la totalidad de los presentes.

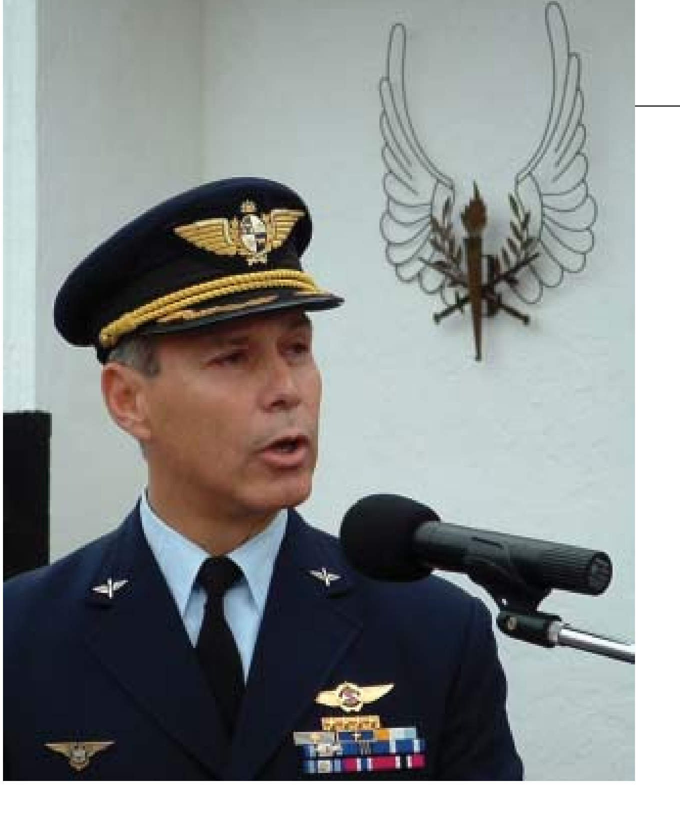
A continuación, el Departamento de Educación Física tenía preparadas una serie de actividades entre las distintas tandas.

La primera fue una "Vuelta al campo" (4 kilómetros de cross country) por tiempo, la cual fue ganada tras un ajustado margen por los Cadetes de segundo año.

La segunda competencia consistía en un cuadrangular de voleyball, el cual también concluyó con la victoria de los Cadetes de segundo año.

Por último se realizó el torneo de fútbol el cual también tuvo el mismo ganador que se enfrentó al cuadro formado por Señores Oficiales.

Para finalizar la celebración, todo el Cuerpo de Alumnos y la totalidad del Cuadro de Oficiales, se reunió en el Club de Alumnos para disfrutar de un almuerzo de camaradería. Éste es un momento en el cual aunque sea por un rato se olvidan las diferencias de grado para hablar e intercambiar anécdotas, afianzando los vínculos entre tandas, que en fin, no es más que unir a los futuros Oficiales de nuestra Fuerza, lo cual le da la cohercibilidad necesaria para que siga cumpliendo su indispensable misión.



5 de mayo

Relevo del Señor Director

Cad. 2º Gonzalo Lima

En la mañana del 5 de mayo del presente año lectivo, se llevó a cabo en la Escuela Militar de Aeronáutica la ceremonia a realizarse con motivo del cambio de mando del Director del Instituto Cnel. (Av.) Álvaro Quirós, quien desempeñó por dos años una dirección celosa y ejemplar y quien asumiría desde ese momento, el Cnel. (Av.) José Lupinacchi.

La ceremonia contó con la presencia del Señor Comandante del Comando Aéreo de Personal, Cnel. (Av.) Roberto Cardozo, además de la Compañía de Desfile del Cuerpo de Alumnos, los Señores Oficiales del Instituto, las Compañías del Personal Subalterno y la Banda de Músicos de la Fuerza Aérea "Cnel. (B.M.) Don Walter Miños". Con toda la formación pronta se llevó a cabo la lectura de la Orden que ponía en conocimiento a todos los integrantes del Instituto de las nuevas disposiciones sobre el cambio de mando.

Como cierre de la ceremonia se realizó un desfile terrestre en honor a las autoridades presentes.

19 de junio

Día de introducción a la vida militar, al mando y al Cuerpo Aéreo, marcando un antes y un después en nuestras vidas.




Foto: f16viper.org

10 de agosto

Día de los Mártires de la Aviación Militar

Cbo. Hria. (Nav.) 3º Roxana Pérez

En la mañana del 10 de Agosto se llevó a cabo en el Cementerio Norte la ceremonia en conmemoración de un nuevo aniversario del día de los Mártires de la Aviación Uruguaya.
Dicha ceremonia comenzó a las 11 de la mañana y en ella se contó con la presencia del Señor Presidente de la República Dr. Tabaré Vázquez y de las más altas autoridades tanto de la Fuerza Aérea como de la Armada y el Ejercito Nacional.
A su inicio la Banda de Músicos la Fuerza Aérea entono la Marcha Fúnebre al tiempo que todos los presentes rendíamos honores a los Aviadores Caídos.
Luego el Cnel. (Av.) Hugo Jackson con un sencillo y muy sincero discurso resumió el significado tan especial que tiene este día para toda la Fuerza.
Finalizada dichas palabras se realizó la colocación de una ofrenda floral por parte del Sr. Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Tte. Gral (Av.) Enrique Bonelli acompañado por el Supervisor Aerotécnico Mario Vera a los pies del panteón.
Para finalizar la ceremonia la Banda de Músicos ejecutó el Toque de Silencio al tiempo que una formación de aviones T-260 pertenecientes a la Escuela Militar de Aeronáutica realizaron su pasaje en formación de Ladero Perdido.
Y así concluyó está ceremonia de tan profundo significado para todos los integrantes de nuestra FUERZA AÉREA.

8 de octubre

Día del patrimonio

Cad. 1º José Jaureguiberry



El Domingo 8 de Octubre con motivo de las celebraciones de un nuevo Día del Patrimonio Histórico Nacional, se llevaron a cabo en nuestra Escuela una serie de actividades orientadas a la divulgación de las tareas realizadas por toda la Fuerza Aérea.

Uniéndose a esta celebración de carácter Nacional, la Escuela Militar de Aeronáutica planificó un día en el cual se abrieran al público sus instalaciones.

La jornada comenzó en horas de la mañana con el arribo de los aviones pertenecientes a la distintos escuadrones entre los cuales se encontraban: un PC-7 Pilatus del Escuadrón de Vuelo Avanzado, un C-120 Brasilia y un C-212 Aviocar del Escuadrón Aéreo Nº3, un T-41 Mescalero y un C-206 Stationair pertenecientes al Escuadrón Aéreo Nº7, un IA-58 Pucará del Escuadrón Aéreo Nº1, un Bell 212 del Escuadrón Aéreo Nº5 y un TB-10 Tobago perteneciente al Instituto de Adiestramiento Aeronáutico.

Ya en las primeras horas se denotaba el flujo de visitantes que se recibirían en el transcurso del día.

Durante el día se realizaron visitas guiadas por Cadetes que proporcionaban información de carácter histórico y de la vida cotidiana de la Escuela Militar de Aeronáutica; después de todo, a quien mejor que a nosotros para preguntar.

Entre los lugares a visitar se encontraban: el Salón Azul (donde se mantienen recuerdos y regalos de otros lugares o instituciones para con la Escuela), el despacho del Señor Director, el Salón Histórico, el Anfiteatro (en el cual se mostraba un video de la Fuerza Aérea Uruguaya), el Club de Alumnos, los alojamientos y el gimnasio (donde había una exposición de maquetas pertenecientes al C.T.A. (Centro Técnico de Aeromodelismo) y al A.U.A. (Asociación Uruguaya de Aeromodelismo), también se encontraban allí stands del Instituto Antártico Uruguayo, de la Escuela Técnica de Aeronáutica, del Servicio de Sensores Remotos y uno de la propia Escuela (en el que se proporcionaba información del funcionamiento general de la misma).

La recorrida finalizaba en la línea de vuelo donde se encontraban las aeronaves anteriormente mencionadas, teniendo los visitantes la posibilidad de acceder a la cabina de éstas.

En las cercanías de la pista se realizaban actividades con aeromodelos del C.T.A y de al A.U.A, que entretenían a grandes y chicos realizando maniobras de todo tipo, demostrando en el cielo de forma clara la experiencia y el control de estos simpatizantes de la aeronáutica.

Ya cayendo la tarde los aviones en exposición encendieron sus motores tomando vida. Uno a uno se desplazaron hacia la cabecera de pista para decolar y decirnos "hasta el año que viene".

Al caer el sol y finalizar el día, también finalizaba esta celebración en la cual se recibieron más de 5000 personas.

Como despedida se realizó en la Plaza de Armas el arriado de Pabellones donde el Cuerpo de Alumnos denotó su voluntad y marcialidad.

He tratado de resumir en este artículo un día que me será difícil olvidar, por eso no me queda más que agradecer la visita de quienes se acercaron a nosotros, y a quienes no lo hicieron recomendarles que no se lo pierdan el año entrante.




AUA


532

13 de noviembre

Día del Retirado de la Fuerza Aérea

Cbo. Hria. (Nav.) 3º Roxana Pérez

El día 13 de Noviembre en horas del la mañana se llevó a cabo en la Escuela Militar de Aeronáutica la ceremonia del Día del Retirado de la Fuerza Aérea.
Fueron 21 los Señores Oficiales que pasaron a situación de retiro luego de haber cumplido su misión... más de 30 años de servicios, 30 años de dedicación, vocación y una ardua labor al servicio de la Fuerza.
Como no podía ser de otra manera, tal homenaje contó con la presencia de las más altas autoridades, familiares y amigos.
Sin duda alguna el momento más emotivo de la ceremonia fue la entrega de las Medallas de Oro correspondientes por parte de Caballeros Cadetes de Tercer y Segundo año a los Señores Oficiales homenajeados, lo cual sin duda trajo a sus mentes infinitos recuerdos de sus primeros pasos en su alada vocación. La culminación de la misma, fue el desfile aéreo y terrestre realizado por los efectivos presentes.
Este artículo representa nuestro humilde agradecimiento, en reconocimiento por su trayectoria y experiencia, detallando a continuación la nómina de Señores Oficiales homenajeados:

Cnel. (Av.) Don Washington Odella.
Cnel. (Av.) Don Ernesto I. Martínez
Cnel. (Av.) Don Renato Fratta
Cnel. (Av.) Don Juan A. Falco
Cnel. (Av.) Don Jorge W. Jackson
Cnel. (Nav.) Don Rafael Gómez
Cnel. (Mant.) Don Walter E. Teigeira
Cnel. (Av.) Don Juan P. Marset
Cnel. (Nav.) Don Luis A. Brito
Cnel. (Av.) Don Carlos H. Gómez
Cnel. (Nav.) Don Carlos M. Montesano



Cnel. (Nav.) Don Carlos E. Eirale
Cnel. (Av.) Don Jorge D. Vicente
Cnel. (S.T.) Don Fernando Figueroa
Cnel. (Nav.) Don Sergio D. Noria
Cnel. (Av.) Don Álvaro Gestido
Cnel. (Av.) Don Gustavo E. Sclavo
Cnel. (Av.) Don Francisco S. Alonso
Cnel. (Av.) Don Walter A. García
Cnel. (C. y E.) Don Álvaro M. Rodríguez
Tte. 2º (Esp.) Don José C. Martínez



20 de noviembre

En el aniversario de nuestra Escuela las actividades destacadas fueron la plantación de árboles elegidos por cada una de las tandas, seguido de un encuentro deportivo.



Difundiendo nuestra vocación

Cbo. Hria. (Nav.) Roxana Pérez

Durante el pasaje por este Instituto, a los Cadetes se nos enseña todo tipo de actividades, desde Instrucción militar práctica, clases de tiro con fusil FAL, Educación Física... etc, Sin embargo este año nos vimos envueltos en actividades un tanto distintas... como lo es el marketing. Y es que en la búsqueda de la difusión de las actividades realizadas tanto por la Escuela, como la Fuerza Aérea en general, distintos integrantes del Cuerpo de Alumnos formamos parte de diferentes actividades en donde el objetivo fundamental era llegar a los jóvenes de los distintos departamentos para que incluyeran dentro de sus opciones lo que cada uno de nosotros trae incorporado y que es lo que llamamos "vocación"

Dentro de estas actividades podemos mencionar, la exposición de un stand durante la conocida Semana de Lavalleja en el departamento de Minas, la visita a la feria Universitaria realizada en el Liceo Nº 15, un stand colocado en Montevideo Shopping con motivo de las Inscripciones, y un gran número de visitas realizadas a liceos de distintas regiones del país.

También en los días previos al Día del Patrimonio, varios medios de comunicación visitaron nuestras Instalaciones, realizando diferentes notas, dando a conocer nuestras actividades, incluyendo algunos vuelos.

Sin duda alguna, cabe resaltar que este gran número de actividades hizo realidad la creación de nuestra reciente página web, con la cual también esperamos llegar más lejos... más alto.

Y como todo nuevo emprendimiento, hizo falta mucho capital, tanto material como humano, pero gracias a la buena disposición por parte del Cuerpo de Alumnos y de la Institución en general, todas estas actividades pudieron desarrollarse de buena manera, teniendo la certeza de haber alcanzado el objetivo, con ansias de emprender el próximo año nuevos desafíos hasta lograr que nuestra "alada" vocación llegue a cada uno de los jóvenes uruguayos.

Concurso Revista Alas

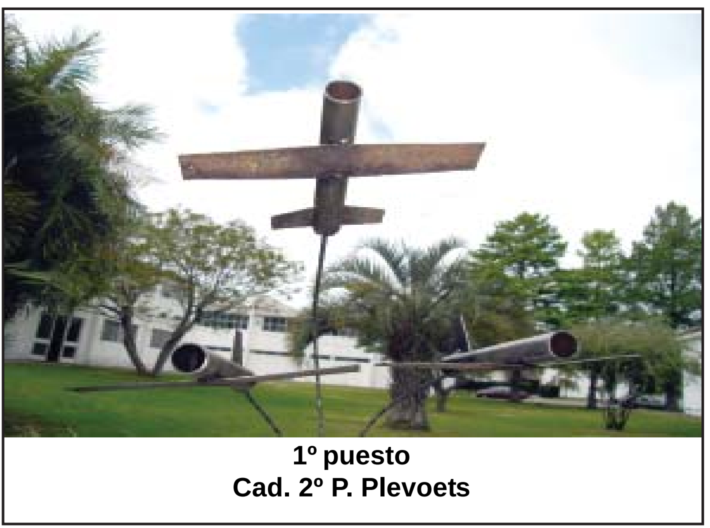
Fotografía



1º puesto
Cbo. Hrio. (Nav.) L. Romero

2º puesto: Cad. 1º M. Febles

Plástica



1º puesto
Cad. 2º P. Plevoets

2º puesto: Cbo. Hrio. (Nav.) L. Romero
3º puesto: Cad. 2º F. Cocco

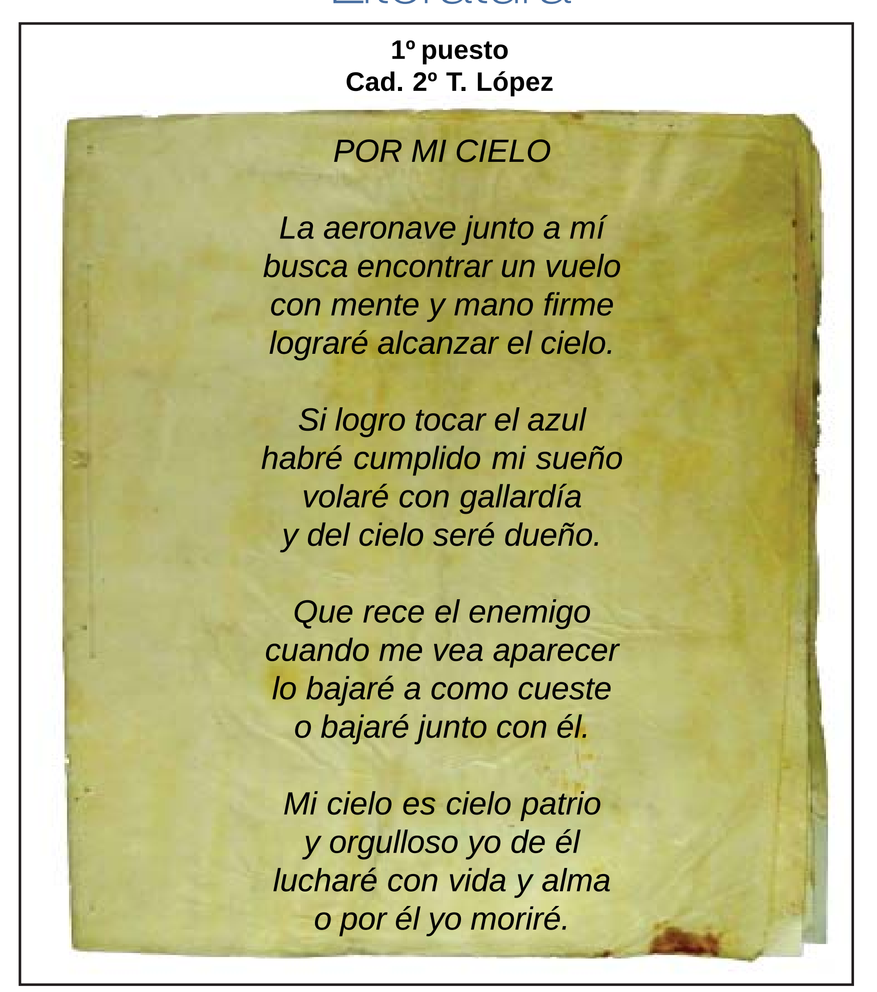
Dibujo

Mención Especial

Cbo. Hrio. (Nav.) L. Romero
Cad. 1º C. Texeira



Literatura



1º puesto
Cad. 2º T. López

POR MI CIELO

La aeronave junto a mí
busca encontrar un vuelo
con mente y mano firme
lograré alcanzar el cielo.

Si logro tocar el azul
habré cumplido mi sueño
volaré con gallardía
y del cielo seré dueño.

Que rece el enemigo
cuando me vea aparecer
lo bajaré a como cueste
o bajaré junto con él.

Mi cielo es cielo patrio
y orgulloso yo de él
lucharé con vida y alma
o por él yo moriré.

2º puesto
Cad. 1º Gonzalo Rodríguez

Entrega de Premios y Sorteo TV



Fotografía de los ganadores del concurso "Revista Alas" 2006 con sus respectivos premios.



Fotografía de la Cbo. Hria. (Nav.) Silvia Caravia ganadora del sorteo con su nueva T.V



ADHESIÓN DEL
MONTEVIDEO CLASSIC CAR CLUB

Visitas a distintas unidades

Visita a la Base Aeronaval Nº 2 Cap. Curbelo

Visita al Escuadrón Aéreo Nº 3

Visita a Reg. de Caballería Mecanizado Nº 4

Visita a Reg. de Caballería Mecanizado Nº 4

Visita al Escuadrón Aéreo Nº 7

Aeronaves del Esc. Aéreo Nº 7 y del I.A.A. en la EMA, al regreso de las visitas a los mismos

Aeropuerto Internacional de Laguna del Sauce

Helicóptero Wessex perteneciente a la Armada


Centro de recuperación física y descanso de Personal Superior de las FF.AA. (Parador Tajes)

Servicio de Tutela Social de las FF. AA.



El Servicio de Tutela Social de las FF.AA. se creó por Ley Orgánica Nº. 14.157 del 21 de febrero de 1974, Art. 27 inciso B.
Depende conjuntamente con el Servicio de Viviendas de las FF.AA. y el Servicio de Retiros y Pensiones de las FF.AA., de la Dirección General de los Servicios de las FF.AA. y ésta, a su vez, del Ministerio de Defensa Nacional.
Por Decreto Ley Nº. 15.569 del 1º de junio de 1984 se reglamenta el Fondo Especial del S.T.S.FF.AA. (FETS), a través del Decreto 326/84.
Los aportantes al FETS son los siguientes:

- Personal Militar en actividad o retiro y equiparados.
- Cadetes de las Escuelas de Formación de Oficiales y aprendices.
- Pensionistas Militares.

MISIÓN DEL FONDO ESPECIAL DE TUTELA SOCIAL (FETS)

Como fin primario, asegurar la prestación del Servicio Fúnebre a sus aportantes y beneficiarios contemplados en la Reglamentación.
Una vez atendido dicho fin primario, mejorar el bienestar social de los beneficiarios en las áreas: Ancianidad, Minoridad, Recreación y Apoyo a la Salud.

BENEFICIOS EN EL AREA DE SERVICIO FÚNEBRE TRASLADOS DE CUERPOS DE FALLECIDOS:

El Servicio cuenta con furgones que realizan traslados de cuerpos de fallecidos desde Montevideo al interior del país o viceversa.
Tienen beneficio a ser trasladados los beneficiarios titulares y los familiares con beneficio al servicio fúnebre.
La solicitud de traslado de cuerpo se realizará directamente ante el Servicio de Tutela Social, las 24 hs. del día.

PANTEONES ADMINISTRADOS POR EL S.T.S

Existen Panteones en el Cementerio del Norte, en el Cementerio de Pando y en el Cementerio del Buceo (Servidores de la Patria).
En el interior del país, se apoya a las Unidades, que administran sus panteones.

BENEFICIOS EN EL AREA DE ANCIANIDAD

Hogares de Ancianos

El Servicio de Tutela Social administra el Hogar de Ancianos Nº 1 ubicado en "Los Cerrillos", departamento de Canelones, para Personal Subalterno, del sexo masculino, autoválidos mayores de 65 años de edad, que carezcan de una familia que los pueda contener.
En el interior del país, se apoya a los beneficiarios del área de ancianidad, que deban vivir en hogares de ancianos. El beneficio que se brinda consiste en el pago de la diferencia entre el haber de retiro y el costo del Hogar de ancianos.

Residenciales o Casas de Salud

En el caso de beneficiarios no autoválidos, se apoya a los beneficiarios del área de ancianidad en la financiación de Residenciales o Casas de Salud cuando la situación lo amerite.
El beneficio que se brinda consiste en el pago de la diferencia entre el haber de retiro y el costo de la Residencial o Casa de salud.

BENEFICIOS EN EL AREA DE MINORIDAD

Los apoyos a los menores beneficiarios comprenden:

- Traslados a los Centros de Enseñanza especializada, de menores que sean discapacitados físicos o mentales.
- Concurrencia a Centros de Enseñanza Especializada para el tratamiento y educación de menores discapacitados físicos o mentales.


Panteones del Servicio de Tutela Social de las FF.AA.
Hijos del Personal Subalterno en el Parque Rodó
Parador Tajes

- Colaboración en la financiación de guarderías infantiles, su contratación u otorgamiento de becas para ello.
- Creación de bibliotecas de estudio, de enseñanza primaria y secundaria.
- Colaborar en la financiación de prótesis ortopédicas o sensoriales.
- Tratamientos que no realiza la D.N.S.FF.AA.

BENEFICIOS EN EL AREA DE APOYO A LA SALUD

La Residencial Garibaldi, con capacidad para 32 personas, para uso exclusivo de personas del sexo femenino y varones hasta 8 años de edad, radicados en el interior del país, acompañantes de los beneficiarios que concurran o se encuentren internados en el Hospital Militar Central de las FF.AA.

Apoyo a los aportantes del FETS que justifiquen la necesidad de apoyo de:

- traslados a Centros de enseñanza, por presentar discapacidad física o mental.
- Centros de Enseñanza Especializada para el tratamiento y educación por presentar discapacidad física o mental.
- Prótesis ortopédicas o sensoriales.

BENEFICIOS EN EL AREA DE PROTESIS Y ORTESIS

Se apoya con un porcentaje del costo total de cada prótesis u ortésis, estableciendo además topes máximos de apoyo.

RECREACION:

CENTRO DE RECUPERACIÓN FÍSICA Y DESCANSO DE PERSONAL SUPERIOR UBICADO EN PARADOR TAJES

Este Centro ha sido creado para ser usufructuado por el Personal Superior de las FF.AA. y sus familiares, atendiendo las siguientes prioridades:

a. Personal Superior egresado del H.C.FF.AA. en convalecencia.
b. Familiares (esposa e hijos a su cargo) egresados del H.C.FF.AA. en convalecencia.
c. Personal Superior y familiares con la sola finalidad de pasar un período de descanso.

SERVICIOS QUE SE BRINDAN

-Alojamiento con cama de matrimonio y 4 cuchetas, baño privado, ropa de cama, toallas de baño y mano, TV c/Cable, frigobar, jarra Eléctrica, estufas a supergas, ventiladores.
-Servicio de Comedor donde se brinda desayuno, almuerzo, merienda y cena.
-Además se brindan las siguientes facilidades**:** Emergencia Médica Móvil, sala de juegos, piscina, churrasqueras, frontón, canchas de fútbol y voley.

COLONIA DE VACACIONES UBICADA EN PARADOR EL PARADOR TAJES

En la Colonia de vacaciones del Parador Tajes, ubicada en Ruta 47 Km 51, se realizan campamentos infantiles durante todo el año.

ASESORAMIENTO JURIDICO:

ASESORIA LETRADA EXTERNA

Tiene por cometido asesorar y patrocinar en juicio a los aportantes del Fondo Especial de Tutela Social.

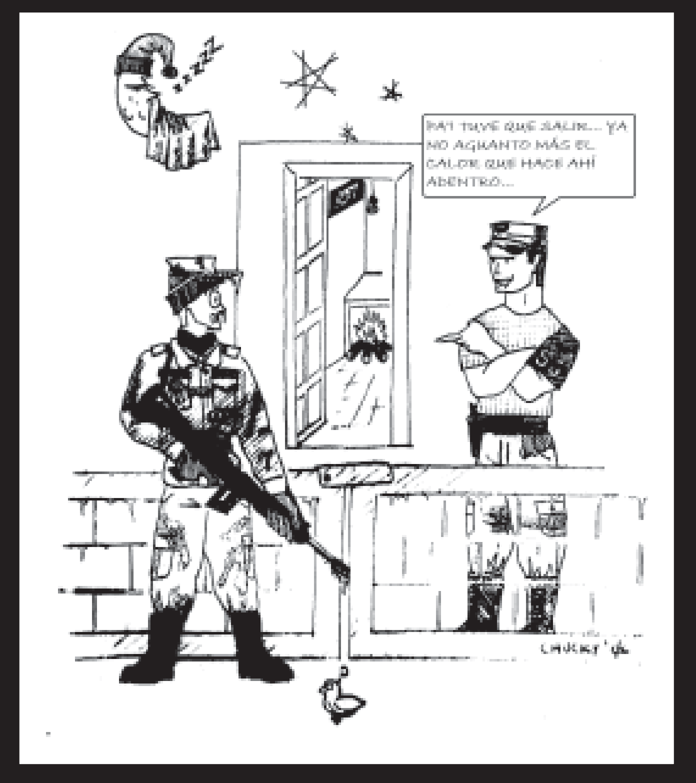
TIENEN DERECHO AL ASESORAMIENTO Y PATROCINIO:

• Todo el Personal Militar o Equiparado, Superior y Subalterno, en actividad del M.D.N. y sus dependencias que no tengan letrados que brinden ese servicio, debiendo presentar para la consulta recibo de cobro vigente y cédula de identidad.
• Todo el Personal Militar o Equiparado, Superior y Subalterno, en actividad que dependa de las tres armas, tendrán derecho a la consulta y patrocinio jurídico en el consultorio que brinde cada arma.
• Los Retirados Militares (tanto personal Superior como Subalterno) de cualquiera de las tres armas.
• Los pensionistas del Personal mencionado en los literales anteriores.

Bueno que pase el Aspirante a tomar café.

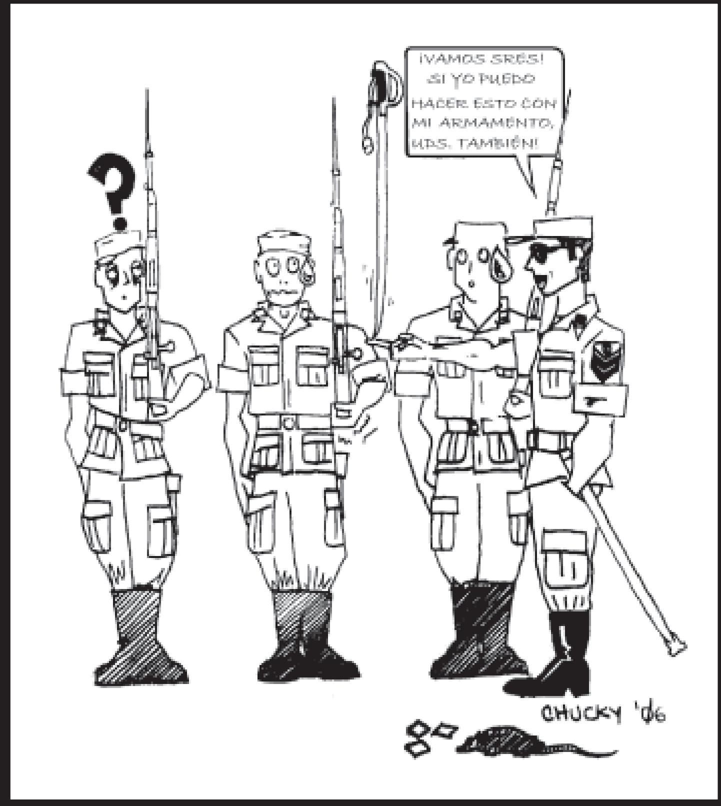


Humor...



...en la EMA





RONDIN 6

¡¡OIGA!! Jefe, POR QUE NO ME HACE EL RECONOCIMIENTO, ESTA DURMIENDO EH.....

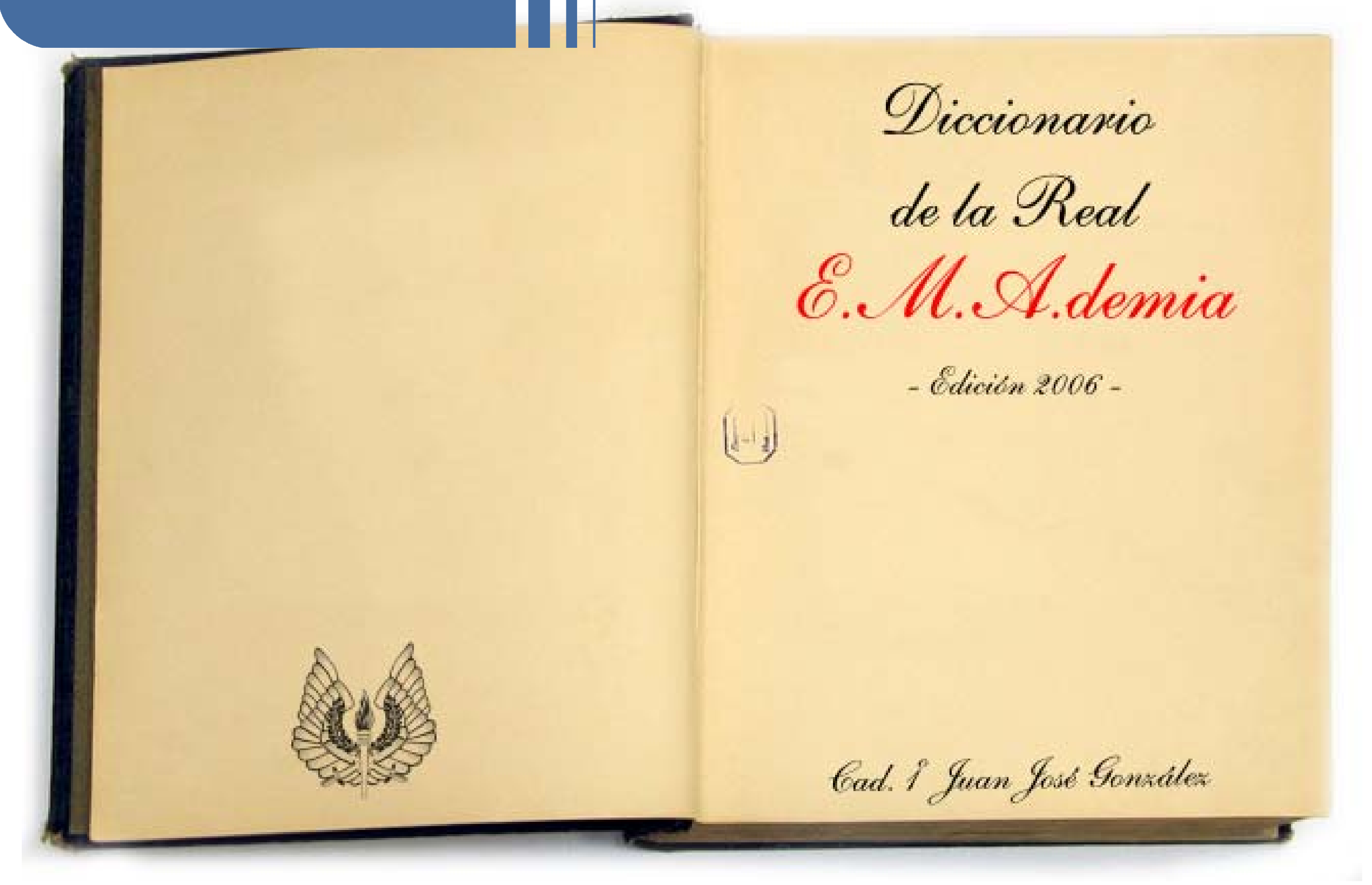
Z! Z! Z

¡EY!! HEY!!

¡¡NOOO!! EL FUSIL

¡ALTO QUIÉN VIVE!

Cad 1º Alex DK
Cristian



Si bien todos aquellos que posean una vaga idea de lo que es la vida en una Escuela de formación de Oficiales saben lo que eso modifica nuestro comportamiento "civil"... y no todos imaginan la manera en la cual se modifica nuestro lenguaje aquí adentro.
Como anécdota personal he tenido conversaciones con mi novia, con mis familiares, mis amigos y la mayoría de las veces terminan sin entender ni siquiera la mitad de lo que les hablo y prefieren conformarme con un "ahh, si si..." a un "que significa eso?
Por lo tanto decidí crear un diccionario el cual explica cada palabra utilizada aquí en esta Escuela, para que de ahora en más podamos ser comprendidos en nuestro ámbito social... Cabe destacar que el presente es un artículo de ***humor*** *y nada más que eso, solo de humor, por lo tanto debe tomarse como tal como UN ARTICULO DE HUMOR. Con esto quiero decir que las cosa escritas en el mismo escapan a la realidad y a mi manera de pensar; porque simplemente es una parodia de la realidad, y como dice la revista en letra chica en la tercera página...* ***los puntos de vista de este articulo no deben tomarse como la doctrina, pareceres y normas de la Fuerza Aérea Uruguaya.***

Dominguera:
* Servicio al cual nadie desea acceder ni le llama mucho la atención cumplir, pero como dicen nuestros valores intrínsecos: "Servicio antes que uno mismo"
* Servicio no deseado.
* Dicese del servicio de guardia del día domingo el cual consiste en no dejar en descansar en paz la mente de un cadete un día tan preciado como lo es el domingo.

Sabatina:
* Error en el sistema
* Guardia del día sábado con las mismas características de la guardia dominguera.

Guardia:
* Servicio destinado a velar por la seguridad de la unidad.

Número:
* Título que se gana el Cadete destinado a realizar la guardia."Asp. xxx Número de Guardia.

Rondines:
* Lugares físicos en los cuales el cadete realiza la guardia y "vigila" durante una hora decorrido. La E.M.A posee 3 rondines 2, 4 y 6 respectivamente y una Tronera... "la Tronera".
*Lugares de infinitas anécdotas contadas por los Cadetes.

Tronera:
* Portón principal de la EMA.
* Lugar físico destinado a que un Número se pare y quede ahí, parado y vigilando hacia fuera, en donde uno es capaz de llegar a contar cuantos autos pasan por minuto.

Rondín 2:
* Lugar físico preferido por el cuerpo los días domingos mientras se disputan los gloriosos partidos de fútbol de la E.M.A...así la hora se hace mas llevadera.

Rondín 4:
* Lugar físico capaz de crear ilusiones ópticas y congelamiento.

Rondín 6:
* Lugar capaz de llevar a un número a estar toda una hora mirando perros y torcazas.

Estar Apostado:
* Acción de estar parado con dolores en los hombros y la espalda a causa del fusil F.A.L.
* Encontrarse cumpliendo servicio en un determinado lugar físico.

Fusil F.A.L.:
*Fusil Automático Liviano, de procedencia belga, fabricado en Argentina que posee las características de ser negro, disparar y sobre todo aumentar 1 Kg. por cada minuto apostado en un Rondín o Tronera.
* Objeto capaz de causar dolores musculares.

Mascada:
* Todo tipo de alimento no autorizado.

Mascar:
* Comer mascada.

Planta:
* Dícese del individuo que se Exime, por lo tanto no concurre a Educación Física, ni a Instrucción Militar Práctica también conocida como la querida I.M.P y puede ser capaz de no hacer nada dentro de la Escuela, ni siquiera hacer guardia o pasar a formar.

Rosca:
* Acción de dormir.

Me hice rosca:
* Me dormí.

Jefe:
*Es el crack, el que no se asfixia ni nada, el que se las sabe todas.
*Palabra adjunta a toda frase emitida por un Clase: haga paso ligero........ conteste....... que hace....... mande atención....... hey....... no........ si..........

Patrón:
* Ídem Jefe.

Mandar Atención:
* Acción de gritar lo mas fuerte posible atenciooooooooon!!!!!, cuando se acerca un Sr. Oficial... de lo contrario puede ser causa de sanción.

Asfixia:
* Estado corporal que se caracteriza por un aumento del ritmo cardíaco y descontrol mental y psicomotríz.
* Susto, apuro, falta de tiempo.

Estar asfixiado:
* Estar apurado, corriendo tanto por algo que alguien le pidió que no tiene tiempo para nada.
* Estar asustado.

Flojito:
* Manteca.

Usted es un flojito:
* Ahh!!!!! Sos una manteca!!!!!

Cancelado:
* Dícese de aquel individuo que no se preocupa mucho por las cosas.

Estoy preso:
* No salgo el fin de semana.

Brete:
* Sanción de arresto riguroso."Tengo 10 Bretes"... Tengo 10 días de sanción de arresto riguroso.

Bajar a tierra:
* Acción contraria a estar cancelado, casi siempre acompañada por el sano consejo de los cadetes de 3º año.
* Es cuando uno piensa que le esta yendo re bien y que se lleva el mundo por delante y otra persona(casi siempre superior) le hace ver que no es así.

Pasar a formar:
* Acción de ponerse uno al lado del otro con otro atrás de cada uno????????

Pasar a rancho:
* Comer mascada autorizada o sea comida.

Rancho:
* Se le llama así a la comida como lo es la cena y el almuerzo; también se le llama así al lugar físico donde se come.

Rico y abundante:
* Respuesta muy común ante la pregunta de un superior "¿Como está el rancho?".
* Frase mentirosa y con omisiones pero agradable a los oídos del Superior.

Imaginaria:
* Servicio dedicado a barrer escaleras, regar plantas(de verdad, no eximidos), limpiar vidrios, mandar atención y entregar novedades... pero no crean que es un servicio inútil.

Cuartelero:
* Servicio dedicado a pelear contra el sueño....aparte de velar por la seguridad y el descanso de los integrantes del curso. Este servicio no se cumple en un rondín, los rondines son afuera al aire libre y lo hacen los números, los cuarteleros se hacen dentro del curso que le corresponda.

Tipa:
* Sanción.

Pincharse:
* Estar entre ceja y ceja de alguien, generalmente puede ser por hacer cosas que no sean de agrado para un superior.
* Andar a las risas con Cadetes de 3º año que tienen pinchado a otros cadetes.
* Es una situación ideal así que por suerte el pinche no existe...???????

Ser rata:
* Hacer todo lo posible para no quedarse el fin de semana acá adentro.
* Esconderse.

Esconderse debajo de las piedras:
* Hacer las cosas lo mas desapercibido posible, tratar de no pasar a visita medica, no llegar tarde a ningún lado, no hablar nunca en formación, ni informarle nada a nadie, en si es tratar de que se olviden de que uno existe.

Hacer bicho:
* Acción de pretender mostrar al superior que se hace algo cuando en realidad no se hace nada.
* Tapar el ojo.

Sargento de Semana:
* Es algo (un servicio) que lleva mucha plata en fotocopias y trae como consecuencia apartarse del mundo real y situarse en una nube llamada "novedades". Es el que avisa quien esta de guardia, a quien lo pasaron a la guardia y si nos autorizaron o no una comisión.

Oficial de Semana:
* Clase que controla al Sargento de Semana y muy rara vez lo sanciona.
Es el que se encarga de que sus subalternos mantengan siempre limpios los Cursos y de que siempre podamos comer... un poco más.

Valores Intrínsecos:
*Pilares de comportamiento de la Fuerza Aérea Uruguaya que no deben tomarse en cuenta para un artículo de humor como lo es este.

Licencia:
* Me contaron que es algo con lo que se sale de la escuela.
* Dícese de algo de lo cual no voy a gozar por mucho tiempo después de que se lea este artículo.



Crónicas de un curso de vuelo

Cbo. Hria. (Nav.) 3º Roxana Pérez

“...Papá: llamaba para contarte que al fin nos dijeron que va a pasar con nosotros... nos van dar otra oportunidad!!!!...” así se alimentaba mi esperanza de volar en la Escuela una vez más; pero también comenzaba la lucha por poder dominar a la máquina y demostrar que realmente podía.

Y como un pájaro al que han tenido durante un tiempo enjaulado, me arrimé hacia la puerta de mi jaula para experimentar una vez más la alegría de volar.

Entonces saqué de la funda mi mono de vuelo y rescaté del fondo de mi ropero la cartilla (que cuidadosamente había procurado armar durante el verano), la que luego de mis inspecciónes había decidido abandonar entre los últimos de mis cuadernos...

Ya tenía todo preparado, sólo faltaba que en la planilla volviera a aparecer mi nombre. Por último también saque las telarañas a mis conocimientos que después de un mes y algo más habían empezado a desvanecerse como mis ilusiones de volver a volar. Emprendí mi caminito hacia el Hangar para hacer “Cabina” y a repetir una vez más cada una de las Emergencias.

Planilla para el día 23 de mayo... Tte. 1º Cena/Cad. 3º Rox. Pérez... al fin !!!! Y así al día siguiente previo briefing pasé la inspección al FAU 617 y salí... pero a diferencia de mis últimos vuelos cargados de stress me había prometido a mi misma una sola cosa... que iba a disfrutar de cada hora de vuelo y que iba a volar “para mí”.

Es que después que uno vuela y experimenta esa sensación de sacar el avión del suelo, de ver como se eleva, sentir que la tierra cada vez está más lejos, sentir que el cielo cada vez está más cerca, sentirse tan pequeño y tan grande a la vez, es inexplicable... y uno nunca vuelve a ser el mismo.

Pero por emocionante que parezca no todo es tan hermoso... porque ser Aviador Militar no sólo requiere la pasión por el vuelo sino habilidad y tener la capacidad de poder desarrollarla en sólo 15 horas...

“... Papá ... hoy nos leyeron la resolución final del Curso de Vuelo... No voy a ser Aviadora”.

Hoy casi dos meses después puedo afirmar que el haber tenido la oportunidad de volar en la Escuela es de las mejores cosas que me han pasado en la vida. A pesar de que aún sigo mirando con nostalgia los aviones en la planchada a primera hora de la mañana, pienso que de todas formas más allá de la presión, el stress, el cansancio, el agotamiento, la frustración... todo valió la pena, absolutamente todo valió la pena.

Llevo en mi pecho la media ala de un escalafón con el cual me identifico, pero sigue estando en mi la llama de un Aviador, porque Volar es alegría, es un infinito desafío, es abrazar la libertad, es montar en alas de la aventura, es elevar el espíritu y encender el Corazón!

Nueva Tanda

Asp. Daniela Roux

El 1º de febrero, tras pasar por 2 semanas de largas esperas y grandes ilusiones compartidas por cada vez menos de nosotros, 28 lográbamos ver más allá de gimnasio y dejando atrás a nuestros seres queridos, nos acercamos al Curso Preparatorio, que se iría, con los días, convirtiendo en nuestro nuevo hogar. Ya de camuflado y a paso ligero fuimos aprendiendo lo que significaba ser representante de la Escuela Militar de Aeronáutica, a la vez que con tímidas miradas y contados comentarios nos conocíamos.
Con sangre, sudor y lágrimas aprendimos a hacernos responsables, siempre guiados por el amor a la verdad y el respeto a los demás. Logramos entender que ayudar forma parte del día a día y que la mejor manera de hacerlo es desinteresadamente, ya que así nos deja el mayor de los provechos. Se nos selló en nuestro espíritu la integridad, el servicio antepuesto y la excelencia en nuestros actos como único modo de proceder, siendo estos los valores que solidifican a nuestra Fuerza Aérea.
Con ello como propio, y tras la constante puesta a prueba de nuestras condiciones físicas y mentales, habíamos alcanzado nuestra meta: terminar el reclutamiento.
Como jóvenes aspirantes y con algunas despedidas de quienes decidieron no continuar con nosotros empezamos la segunda etapa del año, la iniciación de cursos. Esto traía aparejado un cambio de rutina con más y mayores responsabilidades que juntos como tanda comenzamos a sobrellevar. Una de las más importantes para nosotros fue encontrar el nombre con el cual nos identificaríamos dentro y fuera de la Escuela.
Hemos tomado en su honor el nombre del avión bombardero SU 37. Y al igual que él quel comenzó hace 70 años a operar en pistas improvisadas, hoy nosotros emprendemos vuelo hacia un horizonte desconocido . A recoger un camino lleno de obstáculos, incertidumbre, sacrificios y dedicación pero que orgullosos estamos dispuestos a afrontar.
Porque no hay maniobra que nos haga entrar en pérdida, ya que siempre actuaremos con justicia y lealtad. Porque la verdad y dignidad nos mantendrá siempre en lo alto, tocando lo que anhelamos con nuestras manos y que como juicio, infundiremos el respeto con el uso de la razón y la inteligencia. Como este, marcaremos una nueva historia dentro de la Fuerza Aérea, como quienes somos: LOS STUKAS



Soy semana

Asp. Daniel González
Asp. Pablo Grisolia
Asp. Pablo Didiano



Este es un homenaje para todos aquellos que hemos hecho Servicio de Sargento de Semana por primera vez, y a la asfixia propia de éste acontecimiento. He aquí algunas de las situaciones en las que ésta se hace evidente, cualquier parecido con la realidad "NO" es coincidencia.

En nuestro caso, uno ya comienza a sentir la falta de oxígeno en el aire la semana anterior a tomar el Servicio, ya que lo vemos a nuestro predecesor rodeado de Clases exigiéndole Novedades que no están listas, y pensamos: "eso a mi no me va a pasar". Pero pasa. Luego aparece la gran interrogante: "¿qué Clase será nuestro Oficial de Semana?" y aparecen los compañeros diciéndote: "ese te mata a tipas", "aquel te banca", "ese quiere las novedades ya!!!!"... por lo general te toca el que te mata a tipas, que en ocasiones te banca, pero quiere sus novedades ya.

La semana comienza con un apabullante "SEMANAASFIXIADO!!!!" de muchos de nuestros compañeros como motivo de broma, y uno re convencido contesta: " NO!!; ¿YO?, asfixiado, a mi eso no me pasa", esas son típicas palabras de nuestros semanas. Pero éste es sólo el comienzo, luego de esto pasamos al "breafing del Semana", este consta de diez minutos de bombardeo de información, de la cual "entendemos" todo y a todo decimos que sí, pasado esto nos quedan pocos minutos para tomar ese puesto tan temido por los aspirantes. Los primeros síntomas son el sudor, el temblor de las manos, el no saber para dónde arrancar, la caída del lápiz, la goma, y el más importante: la falta del aire ¡la asfixia!!!!.

Creo que nunca voy a olvidar el primer día de un compañero en el Servicio, estábamos casi todos los aspirantes formados para pasar a rancho, y digo casi todos porque faltaba quién??? "!!!!EL SEMANA!!!!". Éste llegó junto con el oficial y después del grito de Atención!!!!!!! el panorama era desopilante: nuestro compañero quedó estaqueado, con el quepí torcido y las orejas abajo, su cara lo decía todo , con los ojos abiertos; le faltaban quilos de oxígeno, de repente el grito de NOVEDADES!!!! Lo saca del transe, y allí comenzó el monólogo: " llegar tarde, entregar novedades con errores, deslustrado", entre otros.

Una regla muy importante para los Semanas es pasar por la guardia a anotar las Sanciones de Arresto Riguroso de nuestros compañeros en la guardia, pero más importante es pasar la de los clases. Esto no sabía un compañero que tranquilo le decía a otro aspirante que si debía anotar el parte de una sanción de A/R que un clase le había dado a las 15:00 hrs., (eran las 19:00 hrs. cuando preguntó) en las Novedades.- "claro" le dice el semana saliente, que por esas casualidades le pregunta: "y a qué hora lo anotaste en la guardia???"... la cara de asfixia del semana fue más que elocuente.

Lo primero que se le ocurrió decirle al saliente fue "ESCUPITE A LA GUARDIA", para hacer uso claro del famoso asterisco y evitar la probable sanción. Atentó contra su licencia durante todo ese tiempo.

Otro tema que forma parte de la vida del semana es que cuando uno cree que por fin tiene novedades listas siempre aparece alguien con la comisión fantástica (porque se olvidó que el cumpleaños del padre era al otro día) o que quiere pasar a visita médica para eximirse por un cayo en el pié.

Uno de los momentos más estresantes del Semana es entregar las Novedades de las últimas 24 horas para que sean pasadas a la computadora... Ni hablar si uno se olvida de algo. Abren la planilla de Excel (luego de media hora de esperar) y mientras nos siguen preguntando detalles de los que no tenemos ni idea, indicio de que nos vamos a acostar muy tarde. Escribir, cortar, pegar, copiar, y la computadora que no responde. Y siempre se dan cuenta que algo está mal ... Los minutos corren y las horas para dormir se acortan, en ese momento se entiende el significado de la sabia frase "EL SEMANA ES EL PRIMERO QUE SE LEVANTA Y EL ÚLTIMO QUE SE ACUESTA". Si esto parece difícil, ni hablar del domingo, hay que venir más temprano de la licencia para entregar las novedades de las últimas 72 horas, A veces venir temprano no es problema porque ni siquiera tenemos licencia.



Profesora Perdomo

Nació en Montevideo el 18 de Enero de 1956. Cursó Primaria en la Escuela "Cervantes" N° 134, Secundaria en el Liceo N° 5 "José Pedro Varela" y Preparatorios en el "Erwy School". Cursa un año en la Facultad de Ingeniería.
De niña viaja a Estados Unidos por motivos laborales de su padre, donde comienza su gusto por la lengua. A su regreso a Uruguay inicia el estudios en la Alianza Uruguay-Estados Unidos; vuelve a viajar en 1980.
Realiza varios cursos de Contabilidad trabajando para un importante Frigorífico de plaza. Pero su verdadera vocación estaba en la enseñanza del idioma Inglés. Continúa sus estudios en el "American Language Institute" donde obtiene su título en 1989. Desde entonces ha perfeccionado sus estudios asistiendo a Seminarios de "Urutesol" y el la "Escuela de Idiomas del Ejército".
Dicta clases particulares y continúa trabajando para el Frigorífico.
En 1998 ingresa a la "Escuela Militar" como docente dictando cursos para Cadetes de 3°. El año siguiente los cursos de Aspirantes y Cadetes 1° año, actualmente continúa dictando los cursos para Cadetes de 1° y 2° año.
En 2000 ingresa a la "Escuela Militar de Aeronáutica" donde ha recorrido los cursos de Aspirantes, Cadetes 1° y Cadetes 2°.
En 2004 dicta cursos para personal Subalterno y Oficiales en el CE.C.O.MA.PA. y en 2005 y 2006 para el personal Subalterno.
Ha incursionado en estudios de belleza, los que ha tenido que dejar por falta de tiempo.

En 1994 integra el Coro de Adultos del "Instituto Crandon" del que egresa en 1999 por coincidir los horarios de ensayos con clases.
En 2005 integra la "Asociación de Música Country del Uruguay".
Cantó con el grupo "Tequila Sunrise".
Dedica en resto de su tiempo, que no es mucho, a su hogar y sus mascotas (cuatro y una prestada).

Profesor Barla

Cad. 2º Sandra Pais

Desde el año 1998 tenemos el agrado de contar con la presencia del profesor Barla. Este excelente docente dicta clases, desde ese año, de la materia "Fraseología Aeronáutica en Inglés" para el curso de Cadetes de Segundo Año.
Ya desde muy temprana edad reinaba en él la admiración y respeto por la actividad aeronáutica. Es así que en el año 1968 rindió los exámenes de admisión para el ingreso a la Escuela Militar de Aeronáutica pero lamentablemente un problema en la vista, detectado en el examen psicofísico, le impidió el ingreso su ingreso. Pero sus sueños y las ganas de ser piloto no se detuvieron y fue así que tras varios años de esfuerzo y dedicación en el año 1971 obtiene la licencia de piloto privado y al día de hoy ya cuenta con 600 horas de vuelo en aeronaves uruguayas, entre ellas AT-92 Pilatus, T-260 Aermacchi, Cessna 206, etc. Pero no le alcanzo con eso. Su vocación lo llevaba a sentir la necesidad de involucrarse aun mas con la actividad aeronáutica; por ello profundiza sus conocimientos acerca del transito aéreo realizando en el año 1972 el curso de controlador de Transito Aéreo en el Aeropuerto de Carrasco. En el año 1986 comienza a trabajar como instructor-profesor en el Instituto de Adiestramiento Aeronáutico en el Aeropuerto Ángel Adami (Melilla) de la Fuerza Aérea Uruguaya. Allí dicta clases desde hace 20 años, a técnicos de mantenimiento, Oficiales de operaciones y pilotos, controladores de transito aéreo, etc. Su trabajo es reconocido y valorado por muchas personas en todo el mundo; lleva instruidas a más de 800 personas, entre ellas la tripulación que fue a Camboya en el año 1992 y muchos profesionales que prestan servicios en todas partes del mundo.
Actualmente se desempeña como docente en nuestro Instituto y es el Jefe del departamento Operativo del Transito Aéreo del Aeropuerto Internacional de Carrasco.





C-212 Aviocar 25 años

Tte. 1º (Av.) Martín Campoamor

El 3 de Agosto de 1981 , arribó a nuestro país el primer CASA C-212 (Aviocar), luego que la Fuerza Aerea Uruguaya firmara por la compra de cinco aviones de estas aeronave en el mes de setiembre de 1980.
Desde ese día para la Fuerza Aerea Uruguaya, han transcurrido veiticinco años de sorprendentes resultados con enormes y significativos logros en la historia de la aviación militar de transporte, que naceria cincuenta y nueve años atrás, con la creación del Grupo de Aviación Nº 3 (Transporte).
Por medio de este artículo quiero recordar el aniversario de una de las aeronaves que a logrado recorrer este camino ascendente de la aviacion de transporte de la Fuerza Aérea Uruguaya, y felicitar a todos aquellos hombres y mujeres que han hecho posible el éxito del CASA C-212 (Aviocar) en la Fuerza Aérea Uruguaya, en estos veinticinco años.
Antes de comenzar el análisis del surgimiento del avión de transporte aéreo ligero por excelencia en el mundo, citaremos las aeronaves que lo precedieron en el Ejército del Aire del Reino de España, debido a que dicho Ejército fue el precursor en la fabricación del avión que revolucionó la aviación de transporte, el CASA C-212 (Aviocar).
La generación anterior de aeronaves de Transporte estuvo compuesta por aviones Douglas DC-3, Junkers Ju-52/3M y C-207 Azor, estas excelentes aeronaves estaban siendo desprogramadas debido a los progresos tecnológicos que estaban ocurriendo en materia de aviación, siendo inadecuados y obsoletos a los requerimientos y tareas de transporte ligero.
Es por estos avances que a finales de la década del 60, precisamente en el año 1967 se realizan los primeros estudios para sustituir a las aeronaves de transporte ya existentes. Finalizado estos estudios se decide en el año 1971 actualizar su inventario y presentaron sus requerimientos para la construcción de un avión de transporte con características bastantes singulares; que sea capaz de aterrizar y despegar en cualquier terreno sin la necesidad de disponer de instalaciones ni equipos terrestres, de llevar cerca de 2000 Kg. de carga, 19 plazas o 22 paracaidistas con equipo completo, que sea versátil en sus presentaciones, fiable, de bajo mantenimiento, robusto a la vez que sencillo, y con un moderno equipo de aviónica.
La fábrica de aeronaves que cumplió con los requisitos demandados por el Ejercito del Aire, fue la industria Aeronáutica Española CASA (Construcciones Aeronáuticas, S.A.). El prototipo CASA C-212 (Aviocar) efectuó su primer vuelo el 26 de Marzo de 1971 y las primeras unidades entregadas al Ejercito del Aire de España fueron en el año 1974.
El CASA C-212 (Aviocar) es un avión de multifunción de ala alta, biturbo hélice, con una estructura convencional y con un tren de aterrizaje fijo, posee unas características operativas que le han convertido en el avión mas fiable, eficiente, robusto e inigualable de toda su categoría. Su eficacia, suplanta de potencia de bajo consumo, su aviónica digital avanzada, su versatilidad de carga, la alta maniobrabilidad a velocidad reducida, así como su estructura y sus sistemas han sido diseñados siguiendo un concepto de gran fuerza. Su cabina de carga es amplia con suelos de gran resistencia y puede adaptarse rápidamente a toda una gama de funciones, por ejemplo para el transporte ya sea del personal, carga o bien de material para la evacuación medica. La puerta de rampa trasera que facilita y minimiza las operaciones de carga y descarga, puede operarse en vuelo bien para lanzar paracaidistas o para la povisión aérea de cargamento y suministro varios en diferentes zonas. Su diseño robusto y convencional le proporciona altos índices de confiabilidad y su cabina de carga fue diseñada para optimizar el espacio y el volumen de la carga. Posee como dato sobresaliente sus características STOL (Short Take Off & Landing- Despegue y aterrizaje cortos).
Aunque inicialmente se partió del concepto de un avión de uso puramente militar, una ves establecida la línea de producción, se ofreció la versión de transporte civil, que cumplía con lo establecido por las normas FAR 23, obteniéndose un gran resultado. Esta alternativa del modelo inicial con capacidad para unos 19 pasajeros, se denomino C-212.
El CASA C-212 (Aviocar) serie 200 tuvo muchas mejoras equipándose con motores de mayor potencia incrementándose el peso máximo de despegue en hasta 7700 kg., el serie 300 sufrió modificaciones en su diseño, se traslado el armario de aviónica que se encontraba en la cabina de carga hacia el morro del avión, aumentando el tamaño de este ultimo pero dejando mas espacio en la cabina de carga para poder incrementar, la capacidad de carga de pago a 2800 kg. ya que también se había equipado con motores mas peligrosos, la excepción a la regla es el ultimo modelo el serie 400, el alcance fue uno de los mejores logros ya que se le podían añadir tanques suplementarios en las alas aumentando de esta manera su autonomía, las constantes mejoras han actualizado completamente el avión y la cabina de vuelo se encuentra entre las mas sofisticadas del momento, equipada con EFIS (Electronic Flight Instrument System).
El CAS C-212 (Aviocar) que salió de la línea de ensamblaje en 1971 ha evolucionado hasta los sofisticados aviones de hoy, satisfaciendo no solo las demandas de actuales sino las del futuro, creciendo en alcance y desempeño. A comienzos de los años 80 la Fuerza Aérea Uruguaya realiza un estudio para adquirir nuevo material de vuelo en la aviación de transporte, y en el mes de Setiembre decide incorporar a su flota 5 aviones CASA C-212 (Aviocar) serie 200.
A mediados de 1981 parte con destino a España Personal de Mantenimiento del Grupo de Aviación Nº3 (Transporte) par supervisar el armado de los CASA C-212 (Aviocar) adquiridos, y seguidamente lo hicieron las tripulaciones que realizarían el traslado de las aeronaves para ser adiestrados.
El 10 de julio de 1981 se desarrollo en la fabrica de CASA (Construcciones Aeronáuticas S.A.), la entrega del primer CASA C-212 (Aviocar) y el acto también consistió en la firma de aceptación de los 5 aviones adquiridos, 2 para el transporte del personal, otros 2 para el transporte puramente militar y el 5º de vigilancia costera.
El 3 de Agosto de 1981 arriban al Aeropuerto Internacional de Carrasco los dos primeros aviones matriculados FAU 530 y FAU 531, luego de un largo viaje via Atlántico Norte, sobrevolando los países de España, Escocia, Islandia, Groenlandia, Canada, EE.UU., Barbaos, Brasil para finalmente arribar a Uruguay. Este significativo y emotivo vuelo ferry se había iniciado el dia 23 de Julio de 1981, y luego de 10 días y 84 horas de vuelos arriban a Montevideo sin problemas al mando del May. (Av.) José Malaquín el FAU 530, y el Cap. (Av.) José Piñón el FAU 531.
El 27 del mismo mes arriba a Montevideo el FAU 532 comandado por el Tte. 1º(Av.) Luis Pérez y el 4 de diciembre de 1981, día en que se conmemora el vigésimo octavo Aniversario de la creación de la Fuerza Aérea Uruguaya aterriza en el Aeropuerto Internacional de Carrasco el FAU 533. Quedaba por arribar el 5º y ultimo CASA C-212 (Aviocar) matriculado FAU 534, inicia su vuelo el día 14 de enero de 1982 realizando la misma ruta que los demás y arribando a Montevideo el día 28 de los mismos al mando del Tte. Cnel. (Av.) José Porro. El FAU 534 contaba con un radar de búsqueda ya tanques suplementarios de combustible en el interior de la cabina de carga, o también llamados tanques ferry, pudiéndose aumentar su autonomía en 10 horas de vuelo, el radar de búsqueda era usa-



do para la vigilancia de las costas y tenía puestos laterales en su diseño para los observadores.

Los CASA C-212 (Aviocar) adquiridos recientemente por la Fuerza Aérea Uruguaya pasaron a integrar la dotación del Grupo de Aviación Nº 3 (Transporte), el cual había sido fundado en 1947 y tenía en su flota: aviones de instrucción de bombardeo AT-11 y de transporte C-47, los CASA C-212 (Aviocar) irían sustituyendo paulatinamente a los C-47 que tantas satisfacciones y grandes resultados les había dado desde su arribo a la vieja aeronáutica militar en 1947, el último vuelo de C-47 efectuado en el Uruguay fue en el año 1988 por el avión matriculado FAU-514.

Han pasado ya veinticinco años del arribo del primer CASA C-212 (Aviocar) al Uruguay, y hasta el día de hoy ha tomado parte en innumerables cantidad de misiones y en toda clase de operaciones de apoyo a la comunidad, tanto a nivel nacional como internacional, y especialmente en una de las regiones mas inhóspitas como es el continente antártico.

El CASA C-212 (Aviocar) ha cumplido satisfactoriamente con todas las actividades realizadas referentes a las misiones de vuelo, las que han sido cuidadosamente estudiadas, planificadas y ejecutadas en cumplimiento de las misiones asignadas, para nombrar algunas de ellas, nos encontramos con las numerosas tareas de Búsqueda efectuadas como participantes en conjunto con el CCR (Centro Coordinador de Rescate), así como misiones de evacuación sanitaria y en apoyo al Banco Nacional de Órganos y Tejidos, también sea participado en misiones de apoyo al Ministerio del Interior, transportando grupos de operaciones especiales, de respuesta inmediata, de la Brigada Antidrogas, se ha trabajado en conjunto con el Ejercito Nacional, realizando las misiones de lanzamiento de paracaidistas de personal del Batallón de Infantería Nº 14, cumpliendo de esta manera con lo dispuesto en lo referente a la actividad de paracaidismo militar, también se realizaron misiones de apoyo al Instituto Antártico Uruguayo, que desde el año 1985 hasta 1992 operó de manera ininterrumpida, haciendo posible la presencia de Uruguay en la Antártida.

Como misiones significativas nos encontramos con el primer vuelo realizado por el CASA C-212 (Aviocar) el 19 de Agosto de 1981, este fue un vuelo al interior del país, para el TAMU (Transporte Aéreo Militar Uruguayo), a la ciudad de Paysandú aterrizando a las 17:25 hrs con 7 pasajeros. Nos encontramos con misiones de vuelos humanitarias realizadas en primera instancia a Paraguay luego de que sufriera graves inundaciones, transportando alimentos y medicamentos, apoyando a los damnificados. Posteriormente fueron trasladados 2 toneladas de carga con comestibles a la República de Chile, en apoyo a los daños ocurridos luego de que un terremoto afectara al país trasandino. Este vuelo fue toda una experiencia debido a que la tripulación del FAU 532, debió utilizar oxígeno suplementario en el trayecto del cruce de la cordillera de los andes, ya que el CASA C-212 (Aviocar) no es presurizado.

Se realizó el traslado de los pilotos del Grupo de Aviación Nº2 (CAZA) a la A.F.B.Kelly de los EE.UU. para poder realizar el traslado de los CESSNA A-37(Dragonfly), la misma fue efectuada en la aeronave matriculada FAU 532 al mando del Tte. Cnel. (Av.) Hernaldo García.

Se ha transportado al Señor Presidente de la República Oriental del Uruguay en diferentes oportunidades y distintos lugares dentro de nuestro territorio así como en los países hermanos. No solo se han realizado vuelos en apoyo a la presidencia sino que a los distintos ministerios.

En el transcurso de este año se realizaron los vuelos Ferry que transportaron la logística de los aviones de combate de la Fuerza Aérea Uruguaya, que participaron en el ejercicio CRUCEX 2006, hacia y desde la Base Aérea de Annápolis (Brasil).

Se ha recibido en varias ocasiones cartas de agradecimiento a nuestra institución por parte del Banco Nacional de Órganos y Tejidos, así como del Instituto de Cardiología Infantil por el aporte invalorable del CASA C-212 (Aviocar) en la tarea desarrollada en apoyo a estos organismos. Desempeñando de manera satisfactoria el apoyo realizado al Sistema Nacional de Emergencia, como fueron los vuelos efectuados por el plan contra la Aftosa.

Una de las operaciones mas significativas del CASA C-212 (Aviocar) se realizó el 28 de Marzo de 1985 y consistió en el primer vuelo sobre el sector antártico, reconociendo el archipiélago de la shetland del sur, para luego concretar el histórico primer aterrizaje en la Isla Rey Jorge del FAU 532. Las misiones cumplidas por el CASA C-212 (Aviocar) en la Antártida han sido de diferentes apoyos logísticos llevando carga diversa, víveres, combustible, equipos y el relevo del personal científico destacado en la Base Antártica, así como el traslado de autoridades a la Antártida.

De las cinco aeronaves que arribaron al país, las aeronaves matriculadas FAU 530 y FAU 534 fueron dadas de baja el 16 de Agosto de 1989 por O.C.G.F.A. Nº 2984, las aeronaves restantes pasaron a restar servicios el 27 de Abril de 1994 en el Escuadrón Aéreo Nº3 (Transporte), este Escuadrón se formo por la fusión de los Grupos de Aviación Nº3, 4 y 6, por resolución ministerial a través del decreto Nº178/994.

En los 25 años de vida que lleva el noble CASA C-212 (Aviocar) en nuestra querida Fuerza Aérea Uruguaya, ha demostrado el excelente profesionalismo de sus tripulaciones y personal de mantenimiento en todo tipo de tareas, militares o de apoyo a la sociedad. Esta breve reseña deja bien claro que el CASA C-212 (Aviocar), sus tripulaciones y su personal técnico han sabido mantener en lo mas alto del profesionalismo, entrega y sacrificio, así como las tradiciones en la aviación de transporte militar, y han llevado a cabo satisfactoriamente todas las tareas asignadas. Es momento también de reconocer que, el éxito del Piloto de Transporte no depende de sus aeronaves sino el profesionalismo y sus ganas de saber que las misiones reales realizadas son cumplidas con total éxito y forjadores de que siempre el Piloto de Transporte Militar cumple "**NO SOLO POR EL DEBER, SINO POR EL ORGULLO DE PODER HACERLO".**





Cimarrón

Maniobras 2006

Asp. Jenny Caraballo
Asp. Daniela Roux

Luego de un largo tiempo de no realizarse ejercicios de Orden Abierto, el Cuerpo de Alumnos pudo este año, volver a experimentar lo que significa para la formación militar dichas actividades.

Las mismas se llevaron a cabo en “La Calera”, Minas; entre los días 21 y 24 de Noviembre.

Arribamos al mismo en el C-130 Hércules, partiendo desde la Brigada Aérea Nº 1 con todo el cargamento, llenos de intriga y nervios por lo que se venía, ya que ninguno de nosotros había experimentado aquello antes.

Al llegar al predio nos dispusimos a acondicionar el equipo e instalarnos, y luego de un refrescante baño en el arroyo al caer el Sol, las actividades del primer día se daban por finalizadas y por fin podríamos descansar. O por lo menos eso pensábamos... A las dos horas entre ruidos y gritos fuimos levantados y casi al mismo tiempo ya estábamos en posiciones. Habíamos empezado recién la noche y no sin la mejor manera de hacerlo, con “Tropa!!!”. De allí comenzamos la navegación nocturna y sin darnos cuenta, diurna también. Llegado al destino marcado para cada Compañía (el de la Bravo «la Tapera», y el de la Alfa un fogón), se procedió a armar una «Guardia Perimetral». Luego de recibir órdenes por radio, la cual poseía cada Encargado de Compañía, un Bell 212 abasteció con víveres a éstas, las cuales debieron racionalizarlos además de cocinarlos procurando reservar alimento para todo el día, ya que no sabíamos hasta cuando estaríamos allí.

El siguiente día pasó, y la inexperiencia se hacía notar por momentos hasta que recibimos el apoyo e instrucción del Tte. 1º (Nav.) P. Bique quien muy acertadamente nos acompañó en actividades de campo y volcó su experiencia para que éstas se desarrollaran eficientemente.

También contamos con la presencia del Señor Comandante en Jefe Tte. Gral. (Av.) Don Enrique A. Bonelli quien nos informó sobre la situación general de nuestra Fuerza y saludó cordialmente con un mensaje a los efectivos allí presentes.

Se realizaron vuelos en el Bell 212, C-212 Aviocar, C-130 Hércules; presenciamos simulaciones de ataques aéreos a tierra protagonizados por los A-37 B Dragonfly, Pilatus PC-7U y un Cessna U-206 H; y una demostración por parte del equipo de rescate en el Bell 212. También pudimos ver en el transcurso de los días aeronaves como los tan bien conocidos por nosotros, Aermacchi T-260 y el UB 58 Baron, un “Tecu” (T-41 D Mescalero) y los helicópteros UH 1H, y el AS-365N2 Dauphin, que acrecentaron, por supuesto, el espíritu aeronáutico que nos caracteriza.

Antes de enfrentar el último día y vuelo de regreso, en la última noche, con el cansancio lógico acumulado, pero no por ello con poca alegría y disposición, los Señores Oficiales y el Cuerpo de Alumnos compartieron un fogón, en donde cada tanta representó con humor las cosas que les había dejado el 2006 que terminaba; logrando fomentar, a pesar de las jerarquías, la camaradería y complicidad; uniéndolos, al igual que lo hace cada día, nuestro amor por aire.







Cbo. Hrio. (Av.) Rodrigo Pérez

Cbo



Sgto. Hrio. (Av.) Alberto Borderre

Cbo.



Cbo. Hria. (Nav.) Vittoria Pauletti



Cbo. Hrio. (Av.) Nicolás Padrón



Sgto. Hrio. (Av.) Mauricio Scanarotti



Sgto. Hrio. (Av.) Jonathan Martínez



Cbo. Hrio. (Av.) William Feijó



Cbo. Hrio. (Av.) José Duran


. Hrio. (Nav.) Sergio Apolo


Sgto. Hrio. (Av.) Pablo Souza


Cbo. Hrio. (Av.) Rodrigo Siqueira


Cbo. Hria. (Nav.) Roxana Pérez

TANATOS ´03


. Hrio. (Nav.) Leonel Romero


Cbo. Hria. (Nav.) Mariela Rodríguez


Sgto. Hrio. (Av.) Pablo Reguero


Cbo. Hria. (Nav.) Silvia Caravia

Despedida

...Corrían los primeros días de febrero... en nuestras manos tan solo un bolso cargado de expectativas, anhelos, y sueños... sin saber que iba a pasar

Una etapa que culmina, un objetivo alcanzado, un sueño cumplido... una nueva tanda se despide de esta casa de estudios, en la que supo dar sus primeros pasos; dejando atrás a aquellos jóvenes que llegaron una mañana, a la puerta de esta Escuela.
Y desde aspirantes, tan solo tres palabras supieron marcar nuestro destino *SANGRE, SUDOR Y LÁGRIMAS,* en esas sencillas palabras se resume todo o casi todo lo que nos ha tocado vivir, y es que no hace falta escribir una página en esta Revista para saber que nuestra carrera se compone sacrificio y entrega en donde el día a día significa emprender un nuevo desafío... pero también buenos momentos forjaron nuestras carreras, en donde sin duda alguna, la etapa del vuelo es la que quedará mas grabada en cada una de nuestras memorias...
Pero los pasos que hemos dado, y el camino que hemos recorrido no lo hicimos solos... esta simple despedida va dedicada a toda y cada una de esas personas que sin esperar nada a cambio, dieron horas de sus vidas, con el único objetivo de vernos alcanzar un sueño.

...Corrían los primeros días de diciembre... en nuestras manos nuevamente un bolso, cargado de energías para emprender un nuevo camino... en nuestro pecho un símbolo que nos distingue hoy ... como los nuevos Oficiales de la Fuerza Aérea Uruguaya.



Esta es también la despedida para nuestro compañero José Durán (Rep. de Panamá) quién luego de tres largos años retorna a su patria habiéndose ganado un lugar especial entre nosotros como un Tánato más.

Egreso 2006

Asp. Oscar Balcemâo

Este es otro momento en el que cumplimos una de las tantas metas que se tienen en la vida, sólo que esta es una de las más importantes, y dentro de la carrera militar la más importante. Egresar de esta gran Institución significa ser parte del Cuadro de Señores Oficiales de la Fuerza Aérea Uruguaya como Nóveles Alféreces.

En la tarde del 12 de diciembre arribó en un Eurocopter AS-365 N2 Dauphin el Sr. Presidente de la República Dr. Tabaré Vázquez. A su llegada le esperaban la Ministra de Defensa Nacional Dra. Azucena Berruti , el Señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Uruguaya Tte. Gral. (Av.) Don Enrique Bonelli y el Director de la Escuela Militar de Aeronáutica Cnel. (Av.) Don José Lupinacci junto a cientos de personas entre las cuales se encontraban los familiares del Cuerpo de Alumnos y Oficiales de distintas Fuerzas entre otros.

Al arribo del Señor Presidente a la pista de atletismo saludó y revistó al Cuerpo de Alumnos formado, luego todos los presentes entonaron el Himno Nacional.

El Señor Presidente de la República hizo entrega de las espadas a los integrantes de la Promoción “Soldado Ramón Ortiz”, (tanda “Tánatos”), las que simboliza el mando y el cumplimiento de una meta.

Luego el Señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Uruguaya tomó el Juramento de Honor a los Nóveles Alfereces los cuales con un fuerte “¡SÍ JURO!” junto con un pasaje bajo de aviones Cessna A-37 Dragonfly, lleno de honor y entusiasmo hicieron emocionar a todos los presentes por distintos motivos. Fue una tarde ideal, mientras el sol se ocultaba, otro año de ardua labor para los Cadetes y cuatro años de exigencia para los nuevos Oficiales.

En esta Ceremonia Militar transcurrió todo conforme a lo previsto, ya que todo fue ensayado una y otra vez para que no hubiesen errores de ninguna índole.

La ceremonia culminó con un desfile terrestre en donde se rindieron honores a las autoridades presentes. Al finalizar este desfile se dejó notar la gran alegría y emoción por parte de los nuevos Oficiales y sus familiares ya pensando en “su fiesta social” para disfrutar al máximo.





ESCALAFON "A" (Aviadores)

Alf. (Av.) Mauricio Alberto Scanarotti Bonifacino
Alf. (Av.) Pablo Souza Melo
Alf. (Av.) Nicolás Padrón Cardona
Alf. (Av.) Pablo Reguero Ventre
Alf. (Av.) Alberto Borderre Tregarthen
Alf. (Av.) Jonathan Jorge Martínez Méndez
Alf. (Av.) Rodrigo Pérez Caselli
Alf. (Av.) William Feijó Moraes
Alf. (Av.) Rodrigo Andrés Siqueira Gini
Alf. (Av.) José Enrique Durán Osses (Rep. de Panamá)

ESCALAFON "B" (Navegantes)

Alf. (Nav.) Leonel Fernando Romero Durante
Alf. (Nav.) Roxana Paula Pérez Gimenez
Alf. (Nav.) Mariela Joanna Rodríguez Mora
Alf. (Nav.) Sergio Adrián Apolo Rizzo
Alf. (Nav.) Silvia Estefani Caravia Pucciano
Alf. (Nav.) Vittoria Lucía María Pauletti Groposo



Fiesta Social 2006

Cad. 1º Federico Bolognin

Como es tradicional luego de la fiesta militar le sigue la famosa Fiesta Social. Es este evento la última gota de esfuerzo y sacrificio del presente año. Nos marca el fin de una etapa; para unos el comienzo de un nuevo camino estrenando sus nuevos uniformes en presencia de familiares y amigos como también de superiores y subalternos. Y para otros es el camino a seguir marcando los distintos años por las águilas en los hombros, que como bien sabemos cada una tiene su significado “Sangre, Sudor y Lágrimas”.

Este año al igual que en años anteriores la fiesta social se realizó en nuestro instituto; lo cual llevó a los Cadetes pasar de ser estudiantes a pintores, carpinteros, decoradores pero por sobre todas las cosas, la mejor tarea predispuesta para un Cadete es ser "encerador".

Es así que se venía la fecha de la fiesta y el comedor y casino del cuerpo de alumnos estaba quedando en perfectas condiciones. Finalmente llegó el 15 de diciembre y no cabía ninguna duda de que esta fiesta sería una aglomeración de alegrías y emociones para todos. El Cuerpo de Alumnos salió a buscar a sus invitados para disfrutar de la tan anhelada fiesta.

Desde la presencia de las autoridades, integrantes del Cuerpo de Alumnos, familiares y amigos, el Director del Instituto dio comienzo a la fiesta pronunciando una emotivas palabras que llenaron a todos los presentes de un sentimiento de unión y camaradería único.

Los noveles alféreces procedieron a bailar el tradicional Vals con sus familiares y personas allegadas. Finalizado el mismo se pudo apreciar un espectáculo de fuegos artificiales que iluminaron el cielo nocturno de nuestra Escuela.

Al comenzar el baile los grupos musicales y la discoteca supieron amenizar en excelentes condiciones la velada con una

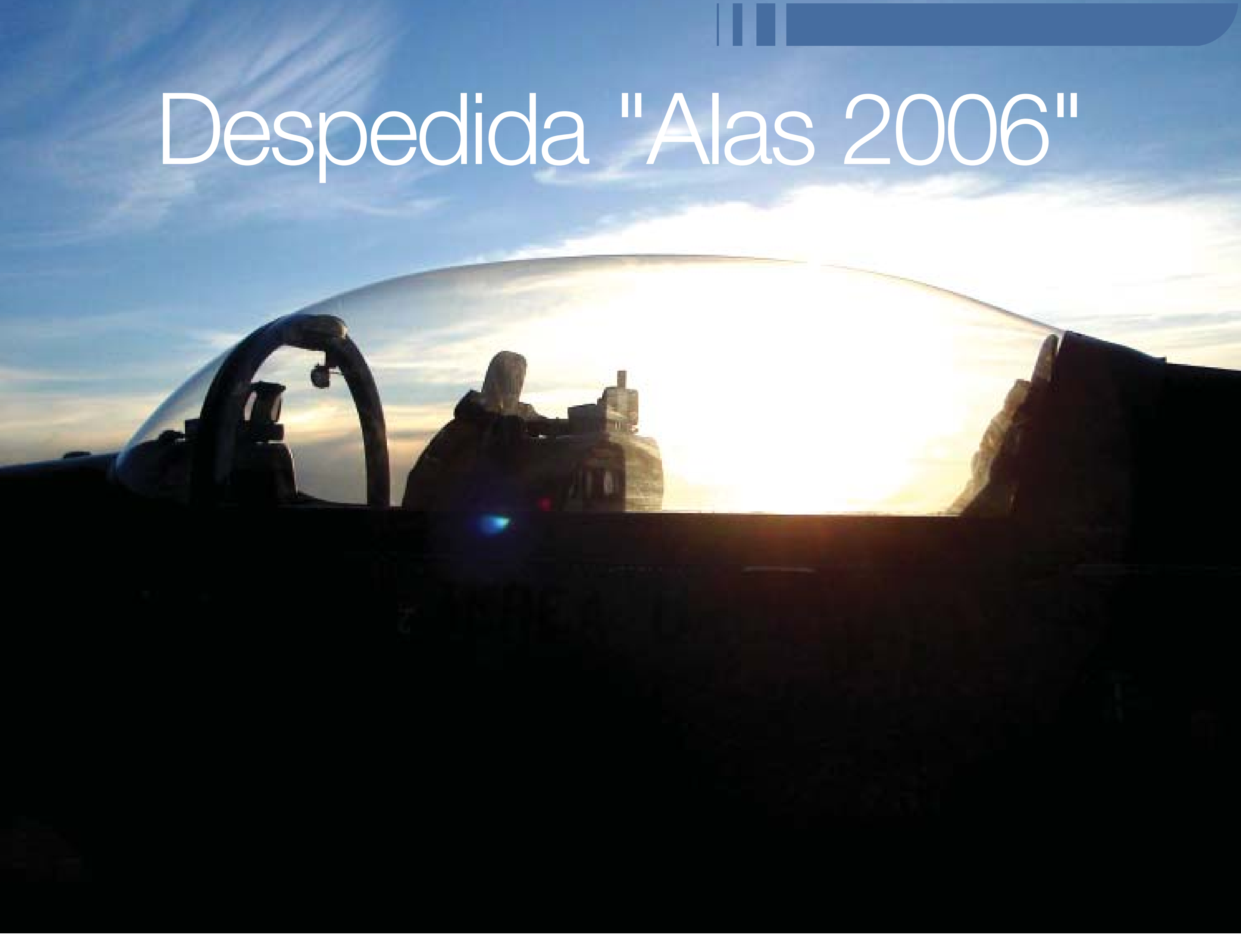
selección musical muy satisfactoria, la cual fue muy bien aprovechada por todos los bailarines que derrochaban en esa noche toda la alegría y ganas de disfrutarla. Con el transcurso de las horas se notaba la finalización de la fiesta, mesas vacías, papeles de cotillón en el piso y recuerdos en nuestras mentes.
Por último el camino hacia la guardia acompañado por nuestros familiares, camino por el que muchos esperaban transitarlo por última vez; mientras que para otros refleja el cierre de un año con recuerdos, nostalgias y esperanzas para que el año venidero sea tan satisfactorio como el que finalizaba.







Despedida "Alas 2006"



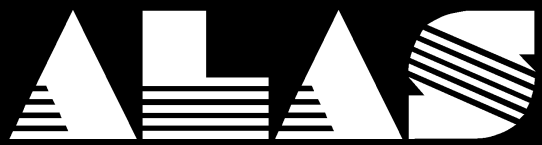
Finaliza un año, finaliza un nuevo proyecto que se hace realidad.
Pero las ganas y el sueño continúan intactos.
Desde ya nuestras gracias a todos quienes apoyaron nuestro vuelo y a quienes dieron un impulso para que cada página reflejara un sin fin de emociones.
Esperamos hayan disfrutado el viaje por las líneas de nuestra revista; ya que cada una de ellas es resapldada por un arduo trabajo y empeño de éste Consejo Editor.
No es un "Adios", sino un "Hasta luego", para que año a año continuemos emprendiendo juntos esta travesia por las actividades de nuestra Fuerza Aérea.

-Consejo Editor-
2006

Consejo Editor



Cad. 1º Luis Pereyra, Cad. 2º Diego Medeiros, Cad. 2º Gonzalo Lima,
Asp. Matías Lauber, Cad. 1º Federico Bolognin, Asp. José Poncet,
Cad. 1º Germán Soboredo, Cad. 2º Martín Foti, Cbo. Hria. (Nav.) Roxana Pérez,
Sgto. Hrio. (Av.) Jonathan Martínez, Cbo. Hria. (Nav.) Silvia Caravia,
Asp. Noelia Carnales.


ALAS


FUERZA AEREA URUGUAYA
OPERACIÓN "VIGÍA"